

## Verkiezingen 2002, Milieu & Natuur

Een beoordeling van de partijprogramma's van  
PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP



# Verkiezingen 2002, Milieu & Natuur

Een beoordeling van de partijprogramma's van  
PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP

Vormgeving lay - out en productie : Studio RIVM

Druk en afwerking : Wilco bv, Amersfoort

CIP-gegevens

ISBN 90 6960 096

NUGI 825

RIVM-rapportnr. 408 129 025

© RIVM Bilthoven, 2002

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912j het Besluit van 20 juni 1974, Stb 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorrecht (postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van gedeelten uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken dient u zich te richten tot: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Postbus 1, 3720 BA Bilthoven.

## VOORWOORD

PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en de Socialistische Partij hebben positief gereageerd op het aanbod van minister Pronk - medio 2001 - om hun verkiezingsprogramma door het Milieu- en Natuurplanbureau van het RIVM te laten beoordelen op milieu- en natuureffecten. VVD, CDA en SGP hebben in een vroeg stadium laten weten niet op deze uitnodiging in te gaan.

Naast deze beoordeling op milieu- en natuureffecten heeft het Centraal Planbureau de economische effecten van de verkiezingsprogramma's doorgerekend. De resultaten van die economische analyse heeft het CPB in een afzonderlijke rapportage gepubliceerd. RIVM en CPB zijn in hun analyses uitgegaan van dezelfde concretisering van partijvoornemens. Nauwlettend is bewaakt dat de financiële onderbouwing van de milieu- en natuurvoornemens past in de door het CPB aangegeven budgettaire ruimte.

Bij de analyses is uitgegaan van het bestaande milieu- en natuurbeleid zoals dat is vastgelegd in bijvoorbeeld het NMP4, de nota Natuur voor Mensen, Mensen voor Natuur, en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Partijen konden aan het bestaande beleid maatregelen toevoegen of al voorgenomen maatregelen schrappen. In de analyse zijn alleen maatregelen meegenomen die in de komende kabinetsperiode (2003-2006) zullen worden ingezet. Daarbij is uitgegaan van 100% uitvoering en handhaving. Er is dus geen inschatting gemaakt van de politieke haalbaarheid van partijvoornemens.

Dit rapport bevat geen stemadvies. De uiteindelijke keuze voor een partij hangt af van de persoonlijke afweging die de kiezer maakt tussen onder andere milieu, natuur en economie. De analyses van RIVM en CPB zijn bedoeld als hulpmiddel bij deze afweging.

Deze rapportage is tot stand gekomen in samenwerking met de Stichting DLO.

De directeur Milieu- en Natuurplanbureau - RIVM,



Prof. ir. N.D. van Egmond



# INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 5

SAMENVATTING 9

1	INLEIDING	23
2	WERKWIJZE EN METHODIEK	25
2.1	Referentiep pad, scenario's en beleidstekorten	25
2.2	Afbakening en spelregels	26
2.3	Kwantitatieve doorrekening en kwalitatieve beoordeling	28
3	ENERGIE, KLIMAAT EN MOBILITEIT	31
3.1	Klimaat en energie	31
3.1.1	Vergelijking tussen de partijen	31
3.1.2	Probleemschets en referentiep pad	32
3.1.3	Beoordeling van partijvoornemens	34
3.2	Mobiliteit en infrastructuur	41
3.2.1	Vergelijking tussen de partijen	41
3.2.2	Probleemschets en referentiep pad	42
3.2.3	Beoordeling van partijvoornemens	43
3.3	Afvalproductie	52
4	LANDBOUW, VERZURING EN VERMESTING	55
4.1	Landbouw	55
4.1.1	Vergelijking tussen de partijen	55
4.1.2	Probleemschets en referentiep pad	56
4.1.3	Beoordeling van partijvoornemens	57
4.2	Verzuring en vermessing	65
4.2.1	Vergelijking tussen de partijen	65
4.2.2	Probleemschets en referentiep pad	66
4.2.3	Beoordeling van partijvoornemens	68
5	NATUUR EN LANDSCHAP	69
5.1	Natuur in Nederland	69
5.1.1	Vergelijking tussen de partijen	69
5.1.2	Probleemschets en referentiep pad	70
5.1.3	Beoordeling van partijvoornemens	71
5.2	Landschap en landelijk gebied	74
5.2.1	Vergelijking tussen de partijen	74
5.2.2	Probleemschets en referentiep pad	74
5.2.3	Beoordeling van partijvoornemens	76
5.3	Groen in en om de stad	78
5.3.1	Vergelijking tussen de partijen	78
5.3.2	Probleemschets en referentiep pad	79
5.3.3	Beoordeling van partijvoornemens	80

6	WATERBEHEER	83
6.1	Wateroverlast	83
6.1.1	Vergelijking tussen de partijen	83
6.1.2	Probleemschets en referentiepadi	85
6.1.3	Beoordeling van partijvoornemens	86
6.2	Veiligheid tegen overstromingen	89
6.2.1	Vergelijking tussen de partijen	89
6.2.2	Probleemschets en referentiepadi	90
6.2.3	Beoordeling van partijvoornemens	91
7	KWALTEIT VAN DE LEEFOMGEVING	95
7.1	De stedelijk leefomgeving	95
7.1.1	Vergelijking tussen de partijen	95
7.1.2	Probleemschets en referentiepadi	96
7.1.3	Beoordeling van partijvoornemens	97
7.2	Externe veiligheid	102
7.2.1	Vergelijking tussen de partijen	102
7.2.2	Probleemschets en referentiepadi	103
7.2.3	Beoordeling van partijvoornemens	104
7.3	Geluidhinder	107
7.3.1	Vergelijking tussen de partijen	107
7.3.2	Probleemschets en referentiepadi	108
7.3.3	Beoordeling van partijvoornemens	110
7.4	Lokale luchtverontreiniging	113
7.4.1	Vergelijking tussen de partijen	113
7.4.2	Probleemschets en referentiepadi	114
7.4.3	Beoordeling van partijvoornemens	115
8	FINANCIERING VAN PARTIJVOORNEMENS	117
8.1	Inleiding	117
8.2	Financiële gevolgen van beleidsvoornemens van partijen	117

Bijlage A	Programmapunten politieke partijen	121
-----------	------------------------------------	-----

Bijlage B	Overzicht opbrengsten en uitgaven	151
-----------	-----------------------------------	-----

Afkortingen	157
-------------	-----

Referenties	159
-------------	-----



## SAMENVATTING

Medio 2001 heeft minister Pronk de politieke partijen uit de Tweede Kamer aangeboden om hun verkiezingsprogramma door het RIVM te laten doorrekenen op milieu- en natuureffecten. PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP zijn op deze uitnodiging ingegaan. VVD, CDA en SGP hebben om uiteenlopende redenen in een vroeg stadium laten weten van een doorrekening af te zien. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft de partijprogramma's van alle genoemde partijen, met uitzondering van de SGP, doorerekend op hun economische consequenties. Beide planbureaus zijn uitgegaan van dezelfde concretisering van partijvoornemens en bewaakt is of de financiële onderbouwing van de milieu- en natuurvoornemens past in de door het CPB aangegeven budgettaire ruimte.

### Spelregels

Uitgangspunt is geweest dat alleen de verkiezingsprogramma's van die partijen op milieu- en natuureffecten zijn beoordeeld, die door het CPB economisch zijn doorerekend. De partijen zijn beoordeeld op de additionele effecten van hun voorgenen maatregelen in het jaar 2010 ten opzichte van het vastgestelde milieu- en natuurbeleid (het referentiepado). Met maatregelen die reeds in het vastgestelde beleid zijn meegenomen kunnen partijen zich dus per definitie niet onderscheiden. Bij de beoordeling zijn alleen die maatregelen betrokken waarvan de partijen konden aangeven dat ze die binnen de komende kabinetsperiode (2003-2006) zullen treffen. Een tweede restrictie is dat alleen de maatregelen zijn meegenomen die op rijksniveau kunnen worden getroffen. Internationaal afhankelijke maatregelen (bijvoorbeeld heffingen op kerosine of BTW op vliegtickets) of maatregelen die op lokaal niveau (gemeenten) moeten worden getroffen (30 km zones, parkeerbeleid) zijn dus buiten de beoordeling gehouden. Bij de beoordeling is ervan uitgegaan dat alle voorgenen maatregelen ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd (100% uitvoering en handhaving). Er is geen inschatting gemaakt van de politieke haalbaarheid van partijvoornemens.

Mede op verzoek van de politieke partijen zijn ook de visie van partijen op (de oplossing van) specifieke natuur- en milieuproblemen en de achterliggende motivatie van partijen bij beleidsvoornemens in de beoordeling meegenomen. Hetzelfde geldt voor moeilijk te kwantificeren onderwerpen, zoals de kwaliteit van natuur en landschap, wateroverlast en waterveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. De score van partijen op deze onderwerpen is in kwalitatieve termen weergegeven:

Score	Omschrijving
=	Partijprogramma onderschrijft bestaande beleid, maar voegt hier nauwelijks iets aan toe.
-	Ambitie van partij is lager dan huidige bestaande beleid of de partij schrapt onderdelen uit het bestaande beleid, waardoor de natuur- of milieukwaliteit in 2010 slechter zal zijn dan bij het bestaande beleid.
+	Partijprogramma gaat verder dan het bestaande beleid, waardoor de natuur- of milieukwaliteit in 2010 beter zal zijn dan bij het bestaande beleid.
++	Partijprogramma gaat substantieel verder (aanzienlijk meer geld of meer maatregelen) dan het huidige beleid, waardoor de natuur- of milieukwaliteit in 2010 aanzienlijk beter zal zijn dan bij het bestaande beleid.

De verkiezingsprogramma's zijn beoordeeld op de volgende milieu- en natuuronderwerpen: energie en klimaat, mobiliteit en infrastructuur, landbouw, verzuring en vermisting, natuur en landschap, waterbeheer (wateroverlast en veiligheid tegen overstromingen) en de kwaliteit van de leefomgeving (inclusief aandacht voor externe veiligheid, geluidhinder en gezondheidseffecten van lokale luchtverontreiniging). De partijen scoren verschillend op de diverse onderwerpen. Er is niet één partij die op *alle* onderdelen het beste scoort (*tabel 1*).

<i>Tabel 1 Samenvattend overzicht kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling partijvoornemens PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, ten opzichte van het bestaande beleid, 2010.</i>					
Partijvoornemens	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Energie en Klimaat</b> (mld kg)					
Verhoging en verbreding REB:					
- Energiebesparingseffect <sup>1)</sup>	0,9	1,3	0,7	1,3	1,0
- Substitutie-effect bij elektriciteitsproductie <sup>1)</sup>	5,2	1,6	8,6	1,6	6,9
- Volume-effect <sup>2)</sup>	.	.	3,1	.	2,5
Biomassa in kolencentrales	.	1,0	.	.	.
CO <sub>2</sub> -opslag in bodem	.	5,0	.	.	.
Extra windenergie op land (aanwijzingsbeleid)	0,3	0,3	0,3 <sup>4)</sup>	0,3	.
Aanscherpen energieprestatienorm	0,4	0,4	0,6	0,6	.
Na-isolatie bestaande bouw	.	0,5	0,5	0,5	.
Energiebesparing	0,2	0,2	0,2	0,2	.
Verkeer (kilometerheffing) <sup>3)</sup>	1,2	1,6	4,6	3,5	2,3
Afval	0,1	0,1	0,2	0,0	.
<i>Totale CO<sub>2</sub>-reductie (mld kg)</i>	<i>8,3</i>	<i>12,0</i>	<i>18,8</i>	<i>8,0</i>	<i>12,7</i>
<b>Landbouw</b>					
NH <sub>3</sub> -emissiereductie (mln kg)	1	7	11	1	.
Mest					
reductie bodembelasting nitraat (N) (mln kg)	.	.	17	.	.
reductie bodembelasting fosfaat (P) (mln kg)	1	5	11	2	.
Reductie bestrijdingsmiddelengebruik	+	=/+	+	=	+
Toename areaal biologische landbouw	=/+	=/+	++	+	+

Tabel 1 vervolg

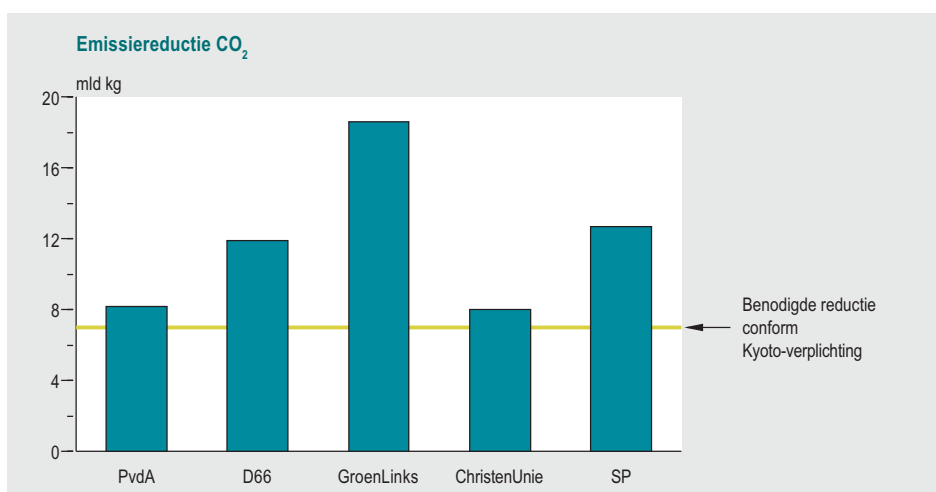
Partijvoornemens	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Verzuring en vermesting</b>					
SO <sub>2</sub> -emissiereductie (mln kg)	4	.	24	.	14
NO <sub>x</sub> -emissiereductie (mln kg)	5	5	24	3	13
Toename areaal duurzaam beschermde natuur (ha)					
tegen zure depositie	1.300	3.500	7.500	500	1.800
tegen vemestende depositie	1.900	8.000	16.000	1.500	1.600
<b>Natuur en Landschap</b>					
Natuurgebieden	+	+	++	+	+
Landschap en landelijk gebied	++	+	++	++	+
Groen in en om de stad	++	+	++	+	+
<b>Waterbeheer</b>					
Wateroverlast	++	++	+	+	=
Veiligheid tegen overstromingen	++	++	+	+	=
<b>Kwaliteit van de leefomgeving</b>					
Externe veiligheid	+	=	+	=	=
Geluidhinder					
Rijksweg- en spoorwegverkeer	++	=	++	+	=
Schiphol en omgeving	=	=	++	=/+ <sup>5)</sup>	++
Natuur- en stiltegebieden	=	=	++	++	+
Reductie aantal personen blootgesteld aan NO <sub>2</sub> -concentratie boven de EU-norm	.	2000	3600	800	800
<b>Financiering</b>					
Opbrengsten milieuheffingen (mld euro) <sup>6)</sup>	3,9	1,9	15,6	3,4	3,1
Milieu-uitgaven (mld euro) <sup>6)</sup>	2,0	1,5	0,3	1,1	1,6
<b>Economische effecten (CPB, 2002)<sup>7)</sup></b>					
BBP (jaarlijkse % mutatie t.o.v. basispad)	0,1	0,0	-0,2	0,1	0,0
Werkgelegenheid (in personen, jaarlijkse % mutatie t.o.v. basispad)	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2
EMU-saldo (in % BBP 2006)	1,0	0,6	0,5	0,9	0,7

- 1) Het REB-besparingseffect is lager naarmate het substitutie-effect groter is. Het substitutie-effect houdt in overschakeling van elektriciteitscentrales van kolen op gas en duurzame energiebronnen. Dit effect leidt ertoe dat de energieopwekking gemiddeld schoner wordt.
- 2) De REB-verbreding van GroenLinks en de omschakeling van kolencentrales op gas bij GroenLinks en SP leiden tot verhoging van de elektriciteitsprijs. Dit heeft in een aantal sectoren substantiële economische effecten (vertrek naar het buitenland) en daarmee effect op het totale energiegebruik. Dit effect wordt aangeduid als het volume-effect van de heffing.
- 3) Bij de PvdA zijn de effecten van de kilometerheffing (1,6 miljard kg) niet meegenomen, omdat de kilometerheffing in de plannen van de PvdA pas na de volgende kabinetsperiode (in 2007) wordt ingevoerd.
- 4) De verplichting van 10% duurzame energie die GroenLinks wil opleggen aan de energieproducenten kan uiteindelijk leiden tot een reductie van circa 10 miljard kg CO<sub>2</sub>.
- 5) Bij de ChristenUnie is geen sprake van een afname van de geluidhinder rond Schiphol, maar wel op regionale schaal in Maastricht en omgeving.
- 6) Verondersteld is dat de geraamde opbrengsten en uitgaven voor 2006 worden gecontinueerd in de periode na 2006 (tenzij door de partijen anders is aangegeven). Opbrengsten van heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk ingezet om milieu-uitgaven te financieren en gedeeltelijk teruggesluisd naar bedrijven en huishoudens, bijvoorbeeld door verlaging van de loon-, inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor een volledig beeld van de financiële stromen wordt verwezen naar de economische doorrekening van het CPB (CPB, 2002).
- 7) Gegevens hebben betrekking op het jaar 2006.

## Energie en klimaat

PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP halen met hun voorgenomen energiemaatregelen de reductie van broeikasgasemissies die nodig is om aan de Kyoto-verplichtingen te voldoen (een reductie van 7 miljard kg CO<sub>2</sub>-equivalenten ten opzichte van 1990). Daarbij gaan zij ervan uit, conform het huidige Nederlandse klimaatbeleid, dat 50% van de benodigde emissiereductie in eigen land plaatsvindt en 50% in het buitenland (beide 20 miljard kg CO<sub>2</sub>-equivalenten). Alleen GroenLinks wil dat Nederland de benodigde emissiereductie (van 27 miljard kg CO<sub>2</sub>-equivalenten) volledig in eigen land realiseert. GroenLinks realiseert daarvan circa 19 miljard kg CO<sub>2</sub>-equivalenten (*figuur 1*). Alle beoordeelde partijen handhaven de financiële middelen die in het regeerakkoord zijn uitgetrokken voor emissiereductie in het buitenland (Joint Implementation en Clean Development Mechanism).

Om de binnenlandse reductiedoelstelling te halen zetten alle partijen in op verhoging en verbreding (richting grootverbruikers) van de *regulerende energiebelasting (REB)*. De wijze waarop verschilt per partij. GroenLinks en PvdA gaan daarbij het verst en realiseren met dit instrument een additionele emissiereductie van 12,4 respectievelijk 6,1 miljard kg CO<sub>2</sub>. Bij GroenLinks is dit een gecombineerd effect van de REB en het via regelgeving uitfasen van kolenstook in de elektriciteitsproductie. Bij de PvdA leidt de REB gedeeltelijk tot het uitfasen van kolen. Ook de SP wil via regelgeving de kolencentrales laten overschakelen op gas, wat tot een additionele emissiereductie leidt van 9,4 miljard kg CO<sub>2</sub>. Voor de regelgeving die nodig is om de kolencentrales te laten omschakelen, maken GroenLinks en SP gebruik van het Besluit Emissie-Eisen Stookinstallaties (BEES). De emissie-eisen voor SO<sub>2</sub> worden daarin dermate aangescherpt dat kolenstook niet meer mogelijk is. Om het gevaar van import van ‘vuile stroom’



*Figuur 1 Binnenlandse CO<sub>2</sub>-emissiereducties als gevolg van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.*

(bijvoorbeeld afkomstig van Duitse bruinkoolcentrales) tegen te gaan, willen PvdA, GroenLinks en SP een heffing op import van stroom uit kolenenergie. Hetzelfde geldt voor stroom uit kernenergie. Bij alle partijen vindt de uitbreiding van de REB budgettair neutraal plaats, door de extra heffingsopbrengsten via de loon- en inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting terug te sluizen.

Diverse partijen geven aan een aandeel van 10% duurzame energie in 2010 te willen. In het referentiep pad zit een substantiële verhoging van het aandeel *duurzame energie* tot 3,5% in 2010. Het grootste deel van deze toename wordt geleverd door de verbranding van biomassa. Daarnaast is ook windenergie van belang, maar het aanbod hiervan is begrensd (fysieke aanbodbeperkingen). Vorig jaar hebben Rijk, provincies en gemeenten het zogeheten BLOW-convenant afgesloten (Bestuursvereenkomst Landelijke Ontwikkeling Windvermogen) met als doel een uitbreiding van het windvermogen op het land tot 1.500 MW in 2010. Ingeschat wordt dat het convenant door de vertraging op het gebied van vergunningprocedures niet toereikend zal zijn om deze doelstelling te halen (RIVM/ECN, 2002). Met een stringent aanwijzingsbeleid van windlocaties zou dit wellicht wel mogelijk zijn. Alle partijen – met uitzondering van de SP – zetten hierop in, waarmee een extra emissiereductie van 0,3 miljard kg CO<sub>2</sub> mogelijk is. In het referentiep pad is voor offshore-windenergie in 2010 een vermogen van 500 MW geraamd. Een groter aandeel wordt nu nog niet reëel geacht, omdat de offshore-technologie nog volop in ontwikkeling is en de periode tot 2010 relatief kort is.

Alleen GroenLinks wil een wettelijke verplichting voor energieleveranciers om in 2010 tenminste 10% duurzame energie te leveren. Voor elektriciteit wordt deze situatie al bij uitvoering van het bestaande beleid gehaald. Omdat elektriciteit slechts een deel van het totale energiegebruik uitmaakt, betekent dit niet dat het door GroenLinks voorgestelde doel van 10% duurzame energie ook wordt bereikt. Om dit toch te behalen zal voor elektriciteit een groter aandeel duurzaam verplicht moeten worden gesteld. Dit zal tot gevolg hebben dat biomassa uit het buitenland wordt geïmporteerd en in Nederland verstoekt, of dat duurzame elektriciteit wordt geïmporteerd.

D66 is voorstander van opslag van CO<sub>2</sub> in de bodem (sinks), bijvoorbeeld in lege gasvelden en in aquifers (waterhoudende lagen), en reserveert daar ook financiële middelen voor. Daarmee kan D66 een additionele emissiereductie realiseren van circa 5 miljard kg CO<sub>2</sub>, ervan uitgaande dat alle juridische en technologische barrières hiervoor worden weggenomen. De ChristenUnie heeft ernstige twijfels bij de liberalisering van de energiemarkt en wil de energie-infrastructuur in overheidshanden houden. Om de import van vuile stroom te ontmoedigen is de ChristenUnie er voorstander van om de herkomst van de geleverde elektriciteit openbaar te maken en dus te labelen. Ook de SP wil de liberalisering van de energiemarkt in elk geval in Nederland weer terugdraaien. Daarnaast wil de SP - evenals GroenLinks - de kolencentrales via de aanscherping van de BEES-richtlijn verplicht laten omschakelen op gas.

Mobiliteit en infrastructuur

Alle partijen hebben in hun verkiezingsprogramma invoering van een kilometerheffing voor personen- en vrachtverkeer opgenomen (tabel 2). Daarbij worden de vaste autobelastingen - zoals de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en een deel van de Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) - omgezet in een heffing per gereden kilometer. Alleen de PvdA acht invoering van een kilometerheffing niet eerder mogelijk dan in 2007 (dus na de komende kabinetsperiode), waardoor de maatregel niet is meegenomen bij de beoordeling van deze partij. De kilometerheffing levert bij alle partijen de groot-

Tabel 2 Kenmerken en mobiliteitseffecten van de kilometerheffingsvarianten.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Personenauto</b>					
afschaffen vaste kosten	MRB + 1/4 BPM	MRB	MRB	MRB	MRB + 1/4 BPM
jaar van invoering	2007 <sup>1)</sup>	voor of in 2006	voor of in 2006	2006	voor of in 2006
extra inkomsten	0 mld/jaar	0 mld/jaar	2 mld/jaar	0,7 mld/jaar	0 mld/jaar
differentiatie naar:	brandstofsoort	brandstofsoort	brandstofsoort	brandstofsoort	brandstofsoort
	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht
	milieuklasse	milieuklasse	milieuklasse		
	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	
		OV-beschikbaarheid	OV-beschikbaarheid		
gemiddelde heffing			0,047 euro/km		
tot 5000 km	0 euro/km	0 euro/km		0,015 euro/km	0 euro/km
> dan 5000 km	0,044 euro/km	0,025 euro/km		0,037 euro/km	0,044 euro/km
afname kilometrage <sup>2)</sup>	6-11%	6-9%	10-13%	6-10%	6-11%
<b>Bestelauto</b>					
afschaffen vaste kosten	MRB	MRB	MRB	MRB	MRB
jaar van invoering	2007	voor of in 2006	voor of in 2006	2006	voor of in 2006
extra inkomsten	0 mld/jaar	0 mld/jaar	0,9 mld/jaar	0,09 mld/jaar	0 mld/jaar
differentiatie naar:	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht
	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	
gemiddelde heffing	0,05 euro/km	0,01 euro/km <sup>3)</sup>	0,07 euro/km	0,02 euro/km	0,01 euro/km
afname kilometrage	1%	0%	1-2%	0%	0%
<b>Vrachtwagens</b>					
afschaffen vaste kosten	MRB + Eurovignet	MRB + Eurovignet	MRB + Eurovignet	MRB + Eurovignet	MRB + Eurovignet
jaar van invoering	2007	voor of in 2006	voor of in 2006	2006	voor of in 2006
extra inkomsten	0 mld/jaar	0 mld/jaar	1,9 mld/jaar	0,05 mld/jaar	0 mld/jaar
differentiatie naar:	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht
	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	
gemiddelde heffing					
kleine vrachtwagen	0,01 euro/km	0,01 euro/km	0,18 euro/km	0,01 euro/km	0,01 euro/km
grote vrachtwagen	0,03 euro/km	0,03 euro/km	0,26 euro/km	0,04 euro/km	0,03 euro/km
afname kilometrage	< 1%	< 1%	9%	1%	< 1%
1) PvdA acht invoering van de kilometerheffing in de komende kabinetsperiode niet haalbaar. Daarom is deze maatregel niet meegenomen bij de beoordeling van de partijvoornemens.					
2) Voorlopige cijfers, afhankelijk van de resultaten van nog lopend onderzoek.					
3) Bij meer dan 5000 km.					

ste bijdrage aan de reductie van de verkeer- en vervoeremissies in 2010. Alle partijen differentiëren de kilometerheffing naar voertuiggewicht en brandstofsoort. Met uitzondering van de SP willen ook alle partijen een differentiatie naar tijd en plaats om daarmee de fileproblematiek aan te pakken. D66 en GroenLinks differentiëren de kilometerheffing voor personenauto's ook naar de milieuklasse van de auto. Daarmee realiseren deze partijen een extra reductie van de  $\text{NO}_x$ -emissie: 5 miljoen kg bij D66 en 14 miljoen kg bij GroenLinks. GroenLinks wil van de beschouwde partijen de hoogste kilometerheffingen invoeren bij personen-, bestel- en vrachtauto's. Ook wil GroenLinks de auto van de zaak (waaronder de lease-auto) minder aantrekkelijk maken door de kilometers gereden in het woon-werkverkeer en voor privé-doeleinden te beschouwen als loon in natura. Daarnaast wil deze partij dat de onbelaste vergoeding van zakelijke kilometers gereden met een privé-auto door de werkgever wordt gehalveerd. Ook de ChristenUnie wil de fiscale bijtelling voor zakenauto's vervangen door een systeem waarbij de privé- en woon-werkkilometers van zakenauto's worden beschouwd als loon in natura.

In het referentiepadi is uitgegaan van de investeringen in infrastructuur (weg en openbaar vervoer) zoals die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 (MIT 1999) zijn opgenomen. De Zuiderzeelijn en het zogeheten Rondje Randstad vallen daar niet onder. PvdA is voorstander van het Rondje Randstad en van light rail in en om grote steden. D66 wil de geplande weginfrastructuurprojecten in het MIT tegen het licht houden en alleen de projecten handhaven die de verkeersveiligheid vergroten. Van de voorgenomen investeringen in weginfrastructuur uit het MIT kan tot 2010 maximaal nog 3 miljard euro worden omgebogen naar uitgaven ten bate van het openbaar vervoer. Zowel PvdA als D66 zijn voorstander van het Rondje Randstad. Ook GroenLinks wil waar mogelijk geplande weginfrastructuur schrappen ten gunste van het openbaar vervoer. De ChristenUnie wil eveneens de voorgenomen uitbreidingen van weginfrastructuur kritisch tegen het licht houden en daarmee vrijkomende bedragen onder andere gebruiken voor investeringen in het verhogen van de bovenspanningsleiding om de capaciteit van het spoornet te kunnen verhogen. De SP wil de aanleg van de Betuweroute stoppen en met het vrijkomende geld het vervoer over de binnenwateren stimuleren ("laat de Betuweroute varen").

Alle partijen reserveren extra geld om te investeren in het openbaar vervoer. De extra investeringen leiden maximaal tot een toename van het openbaarvervoergebruik met naar schatting 8%. Daarbij geldt de kanttekening dat bij verbeteringen van het openbaar vervoer ongeveer drie van de tien nieuwe openbaarvervoerreizigers afkomstig zijn uit de auto, de rest van de toename komt op rekening van oorspronkelijke openbaarvervoerreizigers, die nu meer kilometers maken, of nieuwe openbaarvervoerreizigers. Per saldo neemt het gebruik van openbaar vervoer toe en het autogebruik licht af, waardoor het milieueffect van de extra investeringen in openbaar vervoer marginaal zal zijn.

Op D66 na willen alle doorgerekende partijen een zogeheten LTO-heffing (Landing and Take Off) of andere binnenlandse luchtvaartmaatregelen invoeren. Dergelijke maatregelen hebben slechts een marginaal effect op de nationale emissies, omdat maar een klein

deel van de uitstoot van vliegtuigen aan Nederland worden toegekend. Daarnaast stellen diverse partijen een heffing op kerosine of BTW op vliegtickets voor. Dit soort maatregelen kan alleen in internationaal verband worden getroffen. De effecten op de nationale luchtvaartemissies zullen beperkt zijn.

GroenLinks wil de maximumsnelheid op alle autosnelwegen in Nederland terugbrengen tot 100 km/u.

## **Landbouw**

D66, GroenLinks en PvdA volgen in hun visie de gangbare trend in het denken op de toekomst van het landbouwbeleid van de Europese Unie (EU): afbouw van de prijsondersteuning en het koppelen van inkomenssteun aan randvoorwaarden met betrekking tot milieu, natuur en landschap. Van deze partijen heeft GroenLinks haar plannen voor het EU-landbouwbeleid het meest concreet ingevuld. De ChristenUnie en de SP kiezen voor een andere lijn. Deze partijen willen behoud en versterking van productiebeheersing en kostendekkende prijzen voor boeren en tuinders, ter compensatie van de hoge eisen aan dierenwelzijn en milieu en van de hoge grond- en loonkosten. De verschillende visies bieden bij alle partijen voldoende aanknopingspunten voor milieuwinst, de omvang daarvan hangt af van de precieze invulling.

GroenLinks kiest voor een vrij zware inzet van milieuheffingen en fiscale voordelen voor milieuvorlopers. Daarmee boekt GroenLinks milieuwinst op het gebied van mest, ammoniak en bestrijdingsmiddelen. Een aandachtspunt bij deze aanpak is een mogelijk gebrek aan draagvlak en financiële draagkracht in de landbouwsector. Dat geldt ook voor de voornemens van D66. Dit risico is te vermijden door een groter deel van de heffingen terug te sluisen en ervoor te zorgen dat alle bedrijven hiervoor in aanmerking kunnen komen, ook de ‘achterblijvers’ op milieugebied.

Alle partijen geven speciale aandacht aan de biologische landbouw en stellen aanvullende maatregelen voor. Het ministerie van LNV heeft als doelstelling dat de biologische landbouw in 2010 10% van het totale landbouwareaal beslaat. Dat is een ambitieuze doelstelling, waarvan op dit moment nog niet goed is aan te geven of die met het vastgestelde beleid zal worden gerealiseerd. De kans om deze doelstelling te halen is het grootst met het voorgestelde maatregelenpakket van GroenLinks, vooral door hogere vergoedingen voor de Regeling stimulering biologische productie (RSBP), heffingen op kunstmest en bestrijdingsmiddelen, en ingrepen in de prijzen voor consumenten. Op enige afstand volgen ChristenUnie en SP.

PvdA, D66 en GroenLinks stellen een bestrijdingsmiddelenheffing van 9 euro per kg werkzame stof voor. Die zal leiden tot een vermindering van het gebruik van dergelijke middelen met circa 5-10%. Het milieueffect zal afhangen van de precieze invulling van de heffing en de mate waarin daardoor verschuivingen tussen bestrijdingsmiddelen zal

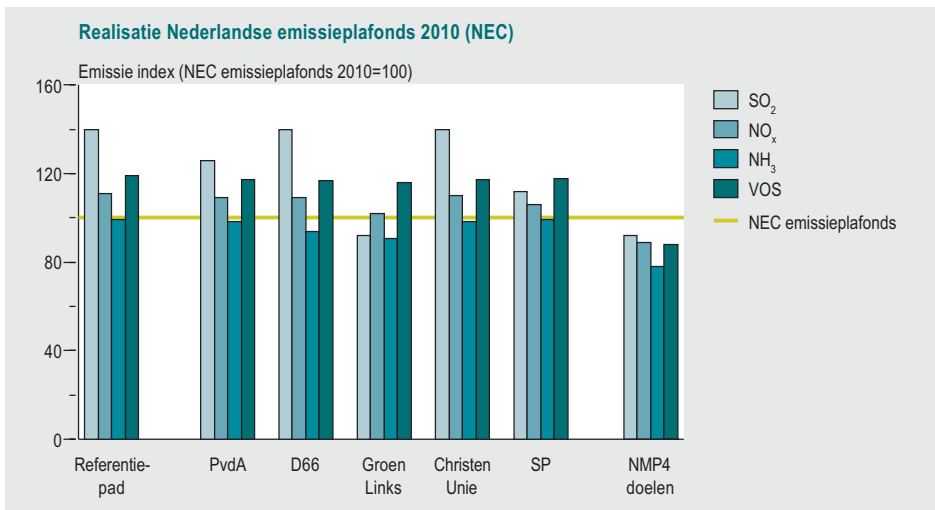


plaatsvinden. Bij de SP bedraagt de heffing 6 euro per kg werkzame stof, die zal leiden tot circa 5% minder bestrijdingsmiddelengebruik.

GroenLinks stelt een pakket maatregelen voor waarmee deze partij de hoogste reductie realiseert in vergelijking met de andere partijen: 17 miljoen kg nitraat, 11 miljoen kg fosfaat en 11 miljoen kg ammoniak. De belangrijkste maatregelen daarbij zijn het onderbrengen van fosfaatkunstmest in het mineralenaangiftesysteem (MINAS), verdere aanscherping van MINAS-verliesnormen, heffingen op vlees (met uitzondering van Eko- en scharreelproducten) en op kunstmest, en een verplichting voor melkveehouders om of een emissiearme stal te bouwen of hun koeien meer te weiden en voermaatregelen te nemen.

## Verzuring en vermesting

Eind 2001 is door de EU een richtlijn aangenomen waarin emissieplafonds voor zwaveldioxide ( $\text{SO}_2$ ), stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ), ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) en vluchtige organische koolwaterstoffen (VOS) per lidstaat zijn vastgelegd (de zogeheten NEC-richtlijn). De emissiedoelen uit het NMP4 voor deze stoffen gaan verder dan de NEC-richtlijn. Alle beoordeelde politieke partijen realiseren met de voorgenen maatregelen uit hun verkiezingsprogramma het NEC-emissieplafond voor ammoniak (figuur 2). Geen van de politieke partijen slaagt erin om te voldoen aan de Europese verplichting voor  $\text{NO}_x$  en VOS. GroenLinks bereikt voor  $\text{SO}_2$  zowel de verplichting uit de Europese richtlijn als de NMP4-doelstelling. De SP komt met haar beleid, sluiting van de kolencentrales, in de buurt van de Europese doelstelling. PvdA overbrugt, ten opzichte van het referentiescenario, bijna de helft van de noodzakelijke  $\text{SO}_2$ -emissiereductie. De ChristenUnie en D66 hebben geen aanvullend beleid voor  $\text{SO}_2$ -emissiereductie voorgesteld.



Figuur 2 Mate van realisatie van NEC-emissieplafonds en NMP4-doelen 2010, bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP.

Door de voorgestelde maatregelen in de landbouw, het verkeer en de sluiting van de kolencentrales in het programma van GroenLinks neemt het beschermde areaal natuur tegen de depositie van potentieel zuur met ruim 7.000 ha toe. Hierbij is tevens meegenomen een additionele emissiereductie van  $\text{SO}_2$  als gevolg van het door GroenLinks voorgestelde systeem van verhandelbare emissierechten voor zwavel. Door een dergelijk systeem zal de afspraak uit het Convenant met de industrie over onder andere de emissie van  $\text{SO}_2$  (90% reductie in 2010 ten opzicht van 1985) vrijwel volledig worden gerealiseerd. Tegen de depositie van stikstof wordt ruim 15.000 ha natuur extra beschermd. Bij uitvoering van het programma van D66, dat zich vooral toespitst op emissiereductie in de landbouw en in mindere mate op verkeer, bedraagt het extra beschermde areaal natuur circa 8.000 ha (stikstof) respectievelijk 3.500 ha (zuur). Bij de PvdA, ChristenUnie en SP is de natuurwinst beperkter.

## Natuur en landschap

Alle beoordeelde partijen gaan verder in de realisatie en bescherming van *natuur* in Nederland dan het huidige beleid. Ze stellen een versnelling van de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) voor (realisatie in 2010 – bij de ChristenUnie 2012 – in plaats van 2018) en reserveren daar ook de noodzakelijke middelen voor (Natuuroffensief). Er ligt een taakstelling om ruwweg 240.000 ha gronden te verwerven voor natuur. Daarvan is ongeveer 70.000 ha al aangekocht en is er op dit moment dus nog een verwervingstaakstelling van circa 170.000 ha. Ook stellen alle partijen maatregelen voor ter verbetering van de natuurkwaliteit. Verder willen alle partijen dat de stringente planologische bescherming, die de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening voorstelt voor de Vogel- en Habitatrichtlijn-gebieden, gaat gelden voor de gehele EHS. GroenLinks wil die planologische bescherming ook op niet-EHS-natuurgebieden toepassen, reserveert meer geld dan de andere partijen voor verbetering van de natuurkwaliteit en scherpt een aantal instrumenten aan die naar verwachting de stijging van de grondprijs van beoogde EHS-gebieden zal beperken. De ChristenUnie reserveert 30 miljoen euro per jaar voor het project Randmeer Noordoostpolder, als voorbeeld van een offensieve, gebiedsgerichte visie op ruimtelijke ontwikkeling.

Ook stellen alle partijen extra maatregelen voor voor behoud en ontwikkeling van *waardevolle landschappen*. Alle partijen doen voorstellen voor invoering van een heffing op onbebouwde grond, een *openruimteheffing*. De uiteindelijk geraamde structurele opbrengst van deze heffing verschilt per partij: 450 miljoen euro bij PvdA, 460 miljoen euro bij de ChristenUnie, 670 miljoen per jaar bij D66, 680 miljoen euro bij de SP en 1.100 miljoen euro per jaar bij GroenLinks. De opbrengst wordt in het algemeen ingezet voor flankerend beleid voor de rode en groene contouren. De ChristenUnie gaat het verst in de voorgestelde planologische bescherming van landschappelijk waardevolle gebieden. PvdA, GroenLinks en de ChristenUnie geven extra aandacht aan het behoud van karakteristieke landschappen. In het bijzonder de PvdA stelt daar ook extra geld voor beschikbaar. Agrarisch natuur- en landschapsbeheer krijgt veel aandacht van alle partijen, ook wordt daar extra geld voor gereserveerd. Voor de ChristenUnie vormt agrarisch natuur- en landschapsbeheer een speerpunt in het programma.

De beoordeelde partijen zetten in op een toename van groen in en om de stad. De SP en GroenLinks geven daarbij de meeste planologische duidelijkheid. De PvdA, D66 en GroenLinks reserveren circa 50 miljoen euro per jaar voor investeringen in groen in en om de stad. De SP zet 25 miljoen euro per jaar in, de ChristenUnie 37 miljoen euro per jaar. PvdA en GroenLinks zijn het meest duidelijk in het aangeven van een robuuste groenstructuur met grotere aaneengesloten gebieden.

## Waterbeheer: wateroverlast en veiligheid tegen overstromingen

Wateroverlast is een *niet direct levensbedreigende* situatie door overstroming van gebieden veroorzaakt door hoge rivierafvoeren of extreme neerslag. Overstroming is een *levensbedreigende* situatie door ongecontroleerde overstroming van gebieden als gevolg van extreme rivierafvoeren of zeespiegelstijgingen. Alle beoordeelde partijen onderschrijven de beleidsstrategie en de doelstellingen van het huidige beleid. Ze onderschrijven ook de strategie voor duurzaam waterbeheer van de Commissie Waterbeheer 21ste eeuw met als belangrijkste kenmerken: 1. niet afwentelen van waterproblemen, 2. de leidraad ‘water eerst vasthouden en bergen, pas in laatste instantie afvoeren’, en 3. meer gebruik maken van ruimtelijke maatregelen. Vooruitlopend op het nog af te sluiten Bestuursakkoord Water (verwacht eind 2002) en de uitkomsten van de Commissie Luteijn (advies noodoverloopgebieden), kondigen D66, PvdA, ChristenUnie en GroenLinks concrete maatregelen aan om de waterproblematiek aan te pakken. Ten opzichte van het huidig beleid zien deze vier partijen ook een sterkere rol voor het Rijk in de regio weggelegd, ook door bijvoorbeeld financiële bijdragen. Alle partijen gaan uit van de noodzaak noodoverloopgebieden aan te wijzen.

PvdA en D66 reserveren 70 miljoen euro per jaar voor fysieke maatregelen ter bestrijding van de wateroverlast en verhoging van de veiligheid tegen overstromingen. Bij de beoordeling is uitgegaan van een gelijke verdeling, dus 35 miljoen euro per jaar voor zowel wateroverlast (regionale watersystemen) als veiligheid (rijkswateren en kustzone). Dit is een substantiële intensivering van het huidige beleid. Beide partijen zetten in op vergroting van de waterbergingscapaciteit en op meer planologische duidelijkheid van het ‘ruimte voor water’ beleid door het concretiseren van ‘blauwe zones’ en ‘blauwe contouren’ die in de visie van deze partijen in streek-, structuur- en bestemmingsplannen moeten worden verankerd.

De ChristenUnie en GroenLinks gaan in de uitwerking van concrete maatregelen en intensivering van gelden minder ver dan D66 en PvdA. Belangrijke kenmerken van beide partijen zijn de inzet op een verscherpte handhaving van het ruimtelijk orderingsbeleid en een gedeeltelijke inzet van de gelden voor agrarisch natuurbeheer voor bestrijding wateroverlast. De ChristenUnie stelt een beperkt bedrag voor waterdiensten beschikbaar, maar heeft wel een concrete taakstelling van 5.000 ha uiterlijk in 2010. GroenLinks stelt wat betreft de gelden voor agrarisch natuurbeheer geen taakstellingen of labelling voor bestrijding wateroverlast in het vooruitzicht, zodat de uiteindelijke doorwerking voor water onzeker blijft. De SP heeft vrijwel geen aanvullende maatregelen

len, instrumenten of financiële middelen gereserveerd. Wat betreft de waterproblematiek wordt uitsluitend ingezet op de bestrijding van verdroging.

## Kwaliteit van de leefomgeving

### *De stedelijke leefomgeving*

De kwaliteit van de stedelijke leefomgeving en de waardering ervan door bewoners en andere gebruikers staan momenteel zeer in de belangstelling. Het is een complex onderwerp, waarbij sociale, ruimtelijke, milieu- en gezondheidsaspecten in onderlinge samenhang een rol spelen. De waardering van de leefomgeving is bovendien afhankelijk van het mens- en maatschappijbeeld dat door een partij wordt aangehangen. De wensen en ambities van partijen op dit onderwerp sluiten daar per definitie bij aan. Bij de ene partij kan bijvoorbeeld veel groen in en om de stad een kenmerk van een goede leefomgevingskwaliteit zijn en bij een andere juist de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen. Dat zijn politieke keuzen, waarover een wetenschappelijk oordeel niet is te geven. Er bestaat op dit moment geen algemeen geaccepteerd begrippenkader, laat staan maten waarin de kwaliteit van de leefomgeving in de volle breedte kan worden berekend of geschat.

De PvdA heeft in haar programma een integrale visie voor de stedelijke leefomgeving neergezet. Die visie vertaalt zich in een samenhangend pakket van beleidsvoornemens dat gunstig uitwerkt op de meeste onderscheiden domeinen van de leefomgevingskwaliteit. Ook de SP en GroenLinks presenteren een breed programma voor de stedelijke leefomgeving, waarin het oplossen van veelvormige leefbaarheidsproblemen in achterstandswijken een belangrijke plaats inneemt. GroenLinks zet daarbij sterk in op de invloed en betrokkenheid van de bewoners bij de verbetering van woning en wijk. Bij de SP is het bestrijden van de tweedeling in de samenleving een belangrijk motief. In de uitwerking ontlopen deze partijen elkaar echter niet veel. Ook de ChristenUnie heeft in haar programma met het speerpunt 'buurten' expliciet aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving. In haar programma ligt de nadruk wat meer op de ontwikkeling van het landelijk gebied. D66 schetst in haar programma alleen de hoofdlijnen van nieuw beleid en heeft bewust afgezien van uitwerking daarvan in meer concrete maatregelen. De voorstellen van D66 om de invloed van de burger en lokale initiatieven te vergroten en die vanuit Den Haag te verminderen, sluiten goed aan op het uitgangspunt dat de waardering van de leefomgeving sterk afhangt van ruimtelijke functies van een gebied en de samenstelling van de bevolking.

### *Externe veiligheid*

Alle partijen onderschrijven de doelstellingen van het huidige externe veiligheidsbeleid. De voorgestelde maatregelen en instrumenten zijn veelal vergelijkbaar met het vastgestelde beleid en veelal uiterst lastig te realiseren. Alleen de PvdA reserveert extra middelen (300 miljoen euro per jaar) om een aantal kostbare maar effectieve ruimtelijke maatregelen uit te voeren. GroenLinks stelt invoering van een ticketheffing voor, waardoor een vermindering van het aantal vliegbewegingen op Schiphol is te verwachten.

Van de invoering van maatregelen zoals een ‘lege stoeltaks’, een LTO-heffing of van een verhoogd BTW-tarief op binnenlandse vliegtickets wordt een marginaal effect verwacht op het aantal vliegbewegingen op Schiphol en daarmee op de externe veiligheidssituatie rond Schiphol.

Alle beoordeelde partijen, met uitzondering van D66, stellen in een of andere vorm een verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen voor. De kans op ongevallen met meer dan 1.000 doden daalt hierdoor sterk, doordat ongevallen met gevaarlijke stoffen op binnenstedelijke spoorwegemplacements niet meer kunnen voorkomen. Het verbieden van transport over het spoor is in de praktijk echter niet goed mogelijk. Volgens Europese vervoersverdragen kan de toegang tot het spoor immers niet worden geweigerd voor goederen die volgens de Europese regels (ADR) zijn verpakt.

### *Geluidhinder*

Bij uitvoering van de partijprogramma's van PvdA, GroenLinks en de ChristenUnie zullen aanzienlijk minder woningen langs spoor- en rijkswegen in sterke mate door geluid worden belast. De belangrijkste maatregel die daaraan bijdraagt is bij rijkswegen aanleg van stil asfalt, waar nodig in combinatie met het plaatsen van geluidsschermen in knelpuntsituaties. Bij spoorwegen gaat het vooral om aanleg van geluidsschermen.

GroenLinks en SP stimuleren de invoering van stille autobanden door heffingen of subsidies. GroenLinks wil bovendien de maximumsnelheid op rijkswegen terugbrengen naar 100 km/u. Deze maatregelen zullen vooral buiten de bebouwde kom, dus ook in natuur- en stiltegebieden, leiden tot een geringere geluidbelasting. De ChristenUnie stelt een vliegverbod voor kleine luchtvaart boven natuur- en stiltegebieden voor. Dat zal leiden tot een vermindering van de geluidbelasting in die gebieden.

GroenLinks wil invoering van stiller materieel bij het treinverkeer met heffingen stimuleren. Bij uitvoering van de voornemens van GroenLinks en SP zou de ernstige geluidhinder rond Schiphol ongeveer stabiliseren. De verwachting is dat deze bij het vastgestelde beleid met tientallen procenten zal stijgen. Een aantal maatregelen van de ChristenUnie (nachtvliegverbod Maastricht) en GroenLinks heeft vooral lokale effecten.

### *Lokale luchtverontreiniging*

De eerste EU-dochterrichtlijn is op 19 juli 2001 in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Nederland moet daardoor in 2010 aan de nieuwe NO<sub>2</sub>-norm ter bescherming van de gezondheid van de mens voldoen. Met name op lokaal niveau, vooral bij snelwegen in stedelijk gebied, zal in 2010 nog niet worden voldaan aan de nieuwe EU-norm. Geraamd wordt dat circa 6.000 personen nog zullen worden blootgesteld aan een te hoge NO<sub>2</sub>-concentratie. Bij uitvoering van de partijvoornemens van GroenLinks zal dit aantal met zo'n 60% worden gereduceerd, vooral door de voorgenomen (gedifferentieerde) kilometerheffing en een verlaging van de maximumsnelheid voor personenauto's op autosnelwegen van 120 naar 100 km/u. Bij D66 bedraagt dit reductiepercentage circa 35%. De SP en de ChristenUnie bereiken slechts een geringe reductie, omdat

deze partijen een kilometerheffing voorstellen die zonder differentiatie naar milieu-klasse moet worden ingevoerd. Ook de PvdA kondigt een kilometerheffing aan, maar invoering daarvan wordt pas na de komende kabinetsperiode voorzien.

## **Financiering**

Alle vijf beoordeelde partijen willen een zekere mate van vergroening van het belastingstelsel: opbrengsten voor de overheid van heffingen op milieugrondslag worden teruggesluisd door een verlaging van bijvoorbeeld de loon- en inkomstenbelasting of de vennootschapsbelasting. GroenLinks gaat hierin het verst. De opbrengsten uit milieuheffingen nemen bij deze partij toe met jaarlijks ruim 15 miljard euro. Bij de andere partijen bedragen de opbrengsten enkele miljarden euro's per jaar. De energieheffing vormt bij alle vijf beoordeelde partijen een belangrijke bron van inkomsten. Dat geldt in mindere mate voor de kilometerheffing en de openruimteheffing.

# 1 INLEIDING

In juni 2001 heeft Minister Pronk van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieu de politieke partijen in Nederland uitgenodigd om hun verkiezingsprogramma voor de landelijke verkiezingen van mei 2002 te laten doorrekenen door het RIVM. Een dergelijke doorrekening heeft ook in 1994 en 1998 plaatsgevonden, waarbij het RIVM de verkiezingsprogramma's heeft beoordeeld op de gevolgen voor natuur en milieu. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft de verkiezingsprogramma's beoordeeld op de economische effecten en op de budgettaire ruimte.

Een beoordeling vraagt van de betrokken partijen een aanzienlijke inspanning, omdat in frequent overleg de veelal op hoofdlijnen geformuleerde voornemens uit de verkiezingsprogramma's geconcretiseerd moeten worden. Deze concretisering is noodzakelijk om een gefundeerde inschatting te kunnen maken van de effecten van de partijvoornemens.

Uitgangspunt van deze beoordeling is geweest dat alleen die partijen op hun milieu- en natuureffecten zijn onderzocht die ook economisch door het CPB zijn doorgerekend. In eerste instantie is dit beperkt tot de partijen die momenteel zitting hebben in de Tweede Kamer. Van deze partijen hebben VVD, CDA en SGP in een vroeg stadium te kennen gegeven niet op de uitnodiging van minister Pronk in te gaan. De VVD gaf aan grote moeite te hebben met een kwalitatieve beoordeling van sommige onderdelen van het verkiezingsprogramma. Bovendien is de VVD van mening is dat de noodzakelijke concretiseringslag niet valt onder te brengen binnen de interne partijdemocratie. Het CDA heeft zich afgemeld omdat ze stelde alléén interesse te hebben in een doorrekening als alle partijen uit de Tweede Kamer zouden worden doorgerekend. De SGP tenslotte heeft van een beoordeling afgezien vanwege de inspanning die het proces van concretisering voor deze relatief kleine partij met zich meebrengt. Uiteindelijk zijn daarmee vijf partijen op milieu- en natuureffecten beoordeeld: PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP.

Consistentie tussen de economische doorrekening van het CPB en de milieu- en natuurbeoordeling door het RIVM is een permanent punt van aandacht geweest. Beide planbureaus zijn uitgaan van dezelfde concretisering van partijvoornemens. Tevens is bewaakt of de financiële onderbouwing van de milieuparagraaf past in de door het CPB aangegeven budgettaire ruimte. De economische en budgettaire gevolgen van de verkiezingsprogramma's zijn door het CPB apart gerapporteerd (CPB, 2002).

De opbouw van deze rapportage is als volgt. Een uitwerking van de gehanteerde werkwijze en methodiek volgt in hoofdstuk 2. In de daaropvolgende hoofdstukken worden de resultaten van de beoordeling gepresenteerd, waarbij de volgende clustering van onderwerpen is aangehouden:

- Energie en klimaat, inclusief mobiliteit en infrastructuur (hoofdstuk 3);
- Landbouw, verzuring en vermesting (hoofdstuk 4)

- Natuur en landschap (hoofdstuk 5);
- Waterbeheer, met aandacht voor wateroverlast en veiligheid tegen overstromingen (hoofdstuk 6);
- De kwaliteit in de leefomgeving, inclusief aandacht voor externe veiligheid, geluidshinder en gezondheidseffecten van de lokale luchtkwaliteit (hoofdstuk 7).

De rapportage wordt afgesloten met een hoofdstuk over de financiering van de beleidsvoornemens van de politieke partijen (hoofdstuk 8). Bijlage A bevat een overzicht van de programmapunten van de beoordeelde politieke partijen. In bijlage B wordt een overzicht gepresenteerd van de opbrengsten en uitgaven van de rijksoverheid bij uitvoering van de beleidsvoornemens van de partijen.



## 2 WERKWIJZE EN METHODIEK

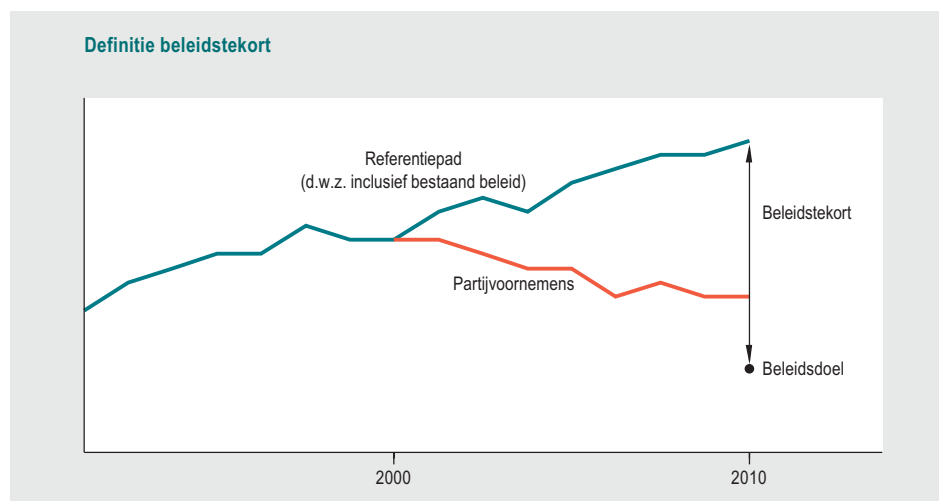
### 2.1 Referentiep pad, scenario's en beleidstekorten

Om de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen te kunnen beoordelen op hun effecten is een referentie nodig, waaraan getoetst wordt wat de additionele effecten zijn van de partijvoornemens. Aan het referentiep pad wordt per milieu- en natuuronderwerp expliciet aandacht besteed in deze rapportage: welk scenario is gehanteerd, en welke beleidsnota's en concrete beleidsmaatregelen zijn daarbij meegenomen.

Net zoals het Centraal Planbureau (CPB) is het RIVM bij de beoordeling van de partijvoornemens uitgegaan van het voorzichtig economische scenario (2,25% economische groei) voor de middellange termijn (MLT), 2003-2010 (CPB/RIVM, 2002). Voor het energiescenario, bepalend voor de raming van de broeikasgasemissies en de verzurende emissies, is het optimistisch scenario (2,75% economische groei) voor de MLT van het CPB gebruikt. In de Uitvoeringsnota Klimaatverandering (1999) heeft het Kabinet immers aangegeven de invulling en voortgang van het klimaatbeleid te willen evalueren aan de hand van een scenario met hoge economische groei. Hetzelfde geldt voor de afspraken die in het Kyoto Protocol zijn vastgelegd. Naast de MLT-scenario's is gebruik gemaakt van de recent door ECN en RIVM opgestelde Referentieraming Broeikasgassen 2010 (RIVM/ECN, 2002), waartoe de ministers van VROM en EZ opdracht hadden gegeven ten behoeve van de tussentijdse evaluatie van het klimaatbeleid die begin 2002 door het Kabinet is vastgesteld. Andere belangrijke bronnen voor het vaststellen van het referentiep pad zijn: de Nationale Milieuverkenning 5 2000-2030 (RIVM, 2000a), Milieubalans 2001 (RIVM, 2001c), Natuurbalans 2001 (RIVM/Alterra/LEI, 2001), Bouwstenen voor het NMP4 (RIVM, 2001b), Verkenning Economische Structuur (CPB, 2001) en de Toets van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (RIVM, 2001a).

De partijen zijn voorafgaand aan de beoordeling door het RIVM geïnformeerd over de zogeheten beleidstekorten in het huidige milieu- en natuurbeleid: het verschil tussen beleidsdoelen ten aanzien van milieu en natuur voor het jaar 2010 en de prognose voor dat jaar (het referentiep pad), waarbij de effecten van het al vastgestelde beleid zijn meegenomen (*figuur 2.1*). De partijen hebben deze informatie kunnen gebruiken bij het schrijven van hun natuur- en milieuparagrafen. Bij de beoordeling van de milieu- en natuureffecten van de partijprogramma's heeft het RIVM allereerst aangegeven wat de additionele effecten van de partijvoornemens zijn ten opzichte van het bestaande, vastgestelde beleid. Van de partijen zijn de resultaten van de partijvoornemens aan dit referentiep pad getoetst, maar tevens wordt gepresenteerd waar de voornaamste verschillen tussen de partijprogramma's liggen. Ook is onderzocht in hoeverre de nationale beleidsdoelen gerealiseerd worden bij uitvoering van de voornemens van de verschillende partijen (het effect op de beleidstekorten).

De beleidsdoelen voor emissies of milieu- of natuurkwaliteit zijn voor het grootste deel afkomstig uit recente beleidsnota's van het Rijk: Nationaal Milieubeleidsplan 3



*Figuur 2.1 Terminologie: referentiepad, beleidsdoel, beleidstekort en partijvoornemens.*

(VROM, 1998), Nationaal Milieubeleidsplan 4 (VROM, 2001a), Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (V&W, 2001), Natuur voor Mensen, Mensen voor Natuur (LNV, 2000a) en Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (VROM, 2000/2001b).

Maatregelen uit een verkiezingsprogramma die reeds in het vastgestelde beleid zijn meegenomen kunnen per definitie niet bijdragen aan het dichten van bestaande beleidskortingen. Een partij kan zich hier dus niet op onderscheiden.

Het RIVM heeft de beleidstekorten op het terrein van natuur en milieu in een vroeg stadium aan de politieke partijen voorgelegd, als hulp bij het maken van keuzen voor problemen die zij met prioriteit willen aanpakken. Gelijktijdig met de beleidstekorten heeft het CPB de budgettaire ruimte voor de komende kabinetsperiode (2003-2006) vastgesteld en naar de partijen gestuurd. Hiermee werden partijen in staat gesteld hun ambities ten aanzien van milieu en economie tegen elkaar af te wegen.

## 2.2 Afbakening en spelregels

De verkiezingsprogramma's zijn beoordeeld op de volgende milieu- en natuuronderwerpen: energie en klimaat, mobiliteit, landbouw, verzuring, vermessing, natuur en landschap, waterbeheer en de kwaliteit van de leefomgeving (inclusief aandacht voor externe veiligheid, geluidhinder en gezondheidseffecten van lokale luchtverontreiniging).

Alleen die partijvoornemens zijn in de analyse meegenomen, die betrekking hebben op de komende kabinetsperiode (2003-2006). Een partij kan dus niet 'over haar graf' regeren. De partijvoornemens zijn beoordeeld op hun natuur- en milieueffecten in het

jaar 2010. Voor dit jaar zijn immers diverse beleidsdoelen vastgesteld en ook verschillende internationale verdragen bevatten doelstellingen voor dit toekomstig jaar, zoals het Kyoto Protocol (klimaat). In de berekeningen is ervan uitgegaan dat het in 2006 bereikte niveau van heffingen en overheidsuitgaven tot 2010 reëel constant blijft. Voor de broeikasgasemissies en verzurende emissies zijn de effecten van de maatregelen afgezet tegen een optimistisch economisch groeipad van 2,75% per jaar. Dit om te toetsen of ook bij hoge economische groei de emissies niet hoger zijn dan de in EU-kader afgesproken Nederlandse emissieplafonds.

Daar waar de effecten van partijvoornemens vooral op de lange termijn zichtbaar zullen zijn, wordt ook een doorkijk gegeven naar het jaar 2020. Waar mogelijk is een kwantitatieve doorrekening gegeven, in ander gevallen zijn de programma's op kwalitatieve gronden beoordeeld. Zie paragraaf 2.3 over de achtergronden van de kwalitatieve beoordeling.

Bij de beoordeling is ervan uitgegaan dat de partijvoornemens volledig zullen worden uitgevoerd. Er is met andere woorden geen inschatting gemaakt van de politieke haalbaarheid van de partijprogramma's. Ook zijn de maatregelen beoordeeld met als uitgangspunt volledige implementatie en handhaving van het beleid, tenzij anders vermeld.

Een belangrijk onderdeel van de afbakening is de restrictie tot het rijksbeleid. Diverse maatregelen in de partijprogramma's blijken in de praktijk sterk afhankelijk van beslissingen op Europees of zelfs mondiaal niveau. Vaak ligt het mandaat voor de voorgestelde maatregelen dan feitelijk bij de Europese Commissie. Voorbeelden zijn de invoering van heffingen op kerosine of BTW op vliegtickets. Ook kunnen maatregelen worden onderscheiden waarover besluitvorming juist op het lokale schaalniveau moet plaatsvinden. Hieronder vallen bijvoorbeeld voorstellen om de verkeerssnelheid in de bebouwde kom aan te passen (30 km zones) of parkeerbeleid. In de uiteindelijke beoordeling zijn de maatregelen waarvan het mandaat op internationaal (Europees en mondiaal) of juist lokaal niveau ligt niet meegenomen. Wel is in tekstboxen aangegeven als een partij dergelijke maatregelen in haar programma heeft opgenomen, waarbij tevens een inschatting is gegeven van het mogelijke effect van deze maatregelen op nationale schaal.

Bij de voorliggende beoordeling is nauw samengewerkt met het CPB. De consistentie tussen de economische en budgettaire analyses van het CPB en de milieu- en natuuranalyses van het RIVM is een permanent aandachtspunt van beide planbureaus geweest. Ook is bewaakt dat de partijen met hun beleidsvoornemens binnen de budgettaire kaders bleven, zoals die door het CPB eind 2001 zijn vastgesteld. Met name bij voorstellen rond de regulerende energiebelasting (REB), de kilometerheffing en de openruimteheffing hebben CPB en RIVM intensief samengewerkt, gezien de samenhang tussen de economische effecten enerzijds en de milieu- en natuureffecten anderzijds.

## 2.3 Kwantitatieve doorrekening en kwalitatieve beoordeling

De voorliggende beoordeling van de verkiezingsprogramma's bevat niet alleen kwantitatieve resultaten van modelberekeningen. Mede op verzoek van de politieke partijen zijn ook de visie van partijen op (de oplossing van) specifieke natuur- en milieuproblemen en de achterliggende motivatie van partijen bij beleidsvoornemens in de beoordeling meegenomen. Hetzelfde geldt voor moeilijk te kwantificeren onderwerpen, zoals de kwaliteit van natuur en landschap, wateroverlast en waterveiligheid en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving. De score van partijen op deze onderwerpen is in kwalitatieve termen weergegeven.

Ook bij de kwalitatieve beoordeling van partijvoornemens is een inschatting gemaakt van de additionele effecten ten opzichte van het referentiepado. Het referentiepado omvat de verwachte milieu- en natuurkwaliteit in 2010 bij volledige uitvoering van het bestaande beleid en met inachtneming van de verwachte autonome (economische) ontwikkelingen. Vervolgens is onderzocht of de voorgestelde maatregelen in 2010 zullen leiden tot een verslechtering, een gelijk blijven, of een verbetering van de fysieke toestand van het milieu, natuur of leefomgeving ten opzichte van het huidige beleid. In de kwalitatieve beoordelingen zijn vier criteria onderscheiden:

1. Onderschrijft een partij de doelen van het bestaande beleid of wordt daarvan afgeweken? Doelen kunnen zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Dit criterium is een toets van de intentie van de partij.
2. Benoemt een partij concrete maatregelen met directe (fysieke) gevolgen voor het milieu, de natuur of de leefomgeving?
3. Benoemt een partij instrumenten die de realisatie van de maatregelen ondersteunen of aansturen op een gedragsverandering? Hier kan gedacht worden aan directe regulering, handhaving, financiële instrumenten en voorlichting.
4. Reserveert een partij extra geld om genoemde maatregelen en instrumenten te realiseren?

Bij de punten 2 en 3 is het van belang zich te realiseren dat er voornemens zijn die op directe of indirecte wijze invloed kunnen hebben op de beschouwde indicatoren. Niet het aantal voornemens is daarbij belangrijk, maar vooral de effectiviteit van die voornemens. Veel geld voor een ineffectieve maatregel wordt niet als positief beoordeeld, omdat de effecten van deze maatregel uiteindelijk gering zullen zijn. Andersom betekent geen geld reserveren voor potentieel effectieve maatregelen geen effect. Belangrijk is of de rijksoverheid zeggenschap heeft over de realisatie van de voornemens (zie ook *paragraaf 2.2*).

Deze criteria leiden tot de volgende mogelijke kwalitatieve scores:

Score	Omschrijving
=	Partijprogramma onderschrijft bestaande beleid, maar voegt hier nauwelijks iets aan toe.
-	Ambitie van partij is lager dan huidige bestaande beleid of de partij schrapt onderdelen uit het bestaande beleid, waardoor de natuur- of milieukwaliteit in 2010 slechter zal zijn dan bij het bestaande beleid.
+	Partijprogramma gaat verder dan het bestaande beleid, waardoor de natuur- of milieukwaliteit in 2010 beter zal zijn dan bij het bestaande beleid.
++	Partijprogramma gaat substantieel verder (aanzienlijk meer geld of meer maatregelen) dan het huidige beleid, waardoor de natuur- of milieukwaliteit in 2010 aanzienlijk beter zal zijn dan bij het bestaande beleid.



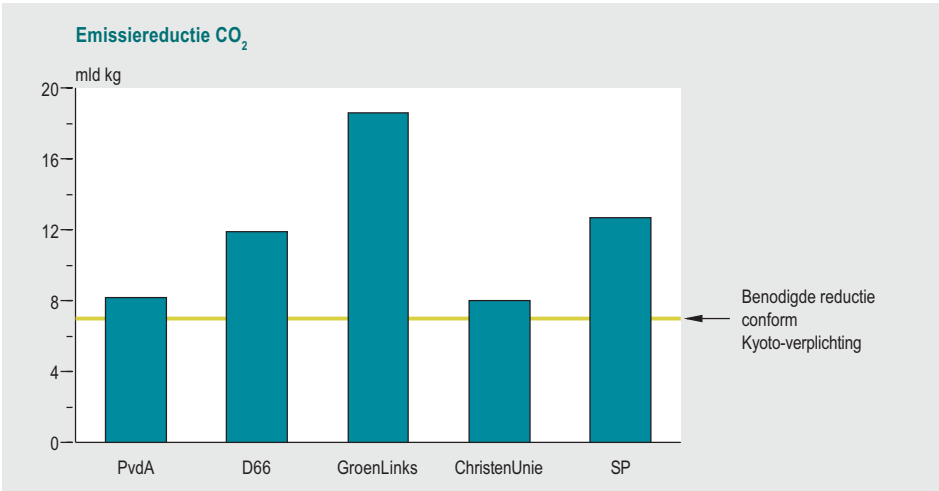
### 3 ENERGIE, KLIMAAT EN MOBILITEIT

#### 3.1 Klimaat en energie

##### 3.1.1 Vergelijking tussen de partijen

Om te voldoen aan de verplichtingen van het Kyoto Protocol hanteert het kabinet het uitgangspunt dat 50% van de benodigde emissiereductie voor de broeikasgassen in het binnenland moet plaatsvinden en dat de andere 50% in het buitenland mag worden gerealiseerd. PvdA, D66, ChristenUnie en SP handhaven deze verdeling in hun voornemens. Dit komt erop neer dat deze partijen binnen Nederland nog 7 miljard kg CO<sub>2</sub>-equivalenten<sup>1</sup> (CO<sub>2</sub>-eq) emissiereductie in 2010 moeten behalen, om aan de verplichting uit het Kyoto Protocol te kunnen voldoen. Met de huidige voornemens kunnen PvdA, D66, ChristenUnie en SP deze emissiereductie realiseren en daarmee voldoen aan de Kyoto-verplichting. GroenLinks wil de totale emissiereductie die nodig is om het Kyoto-plafond te kunnen halen met alleen binnenlandse maatregelen realiseren. Dat betekent een (zelfopgelegde) beleidsopgave van 27 miljard kg CO<sub>2</sub> voor deze partij. Met de huidige voorstellen realiseert GroenLinks hiervan circa 19 miljard kg. Alle beoordeelde partijen handhaven de financiële middelen die in het regeerakkoord zijn uitgetrokken voor projecten in het buitenland (bijvoorbeeld Joint Implementation).

In figuur 3.1 zijn de binnenlandse emissiereducties als gevolg van de voorstellen van de beoordeelde partijen weergegeven.



*Figuur 3.1 Binnenlandse CO<sub>2</sub>-emissiereducties als gevolg van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP.*

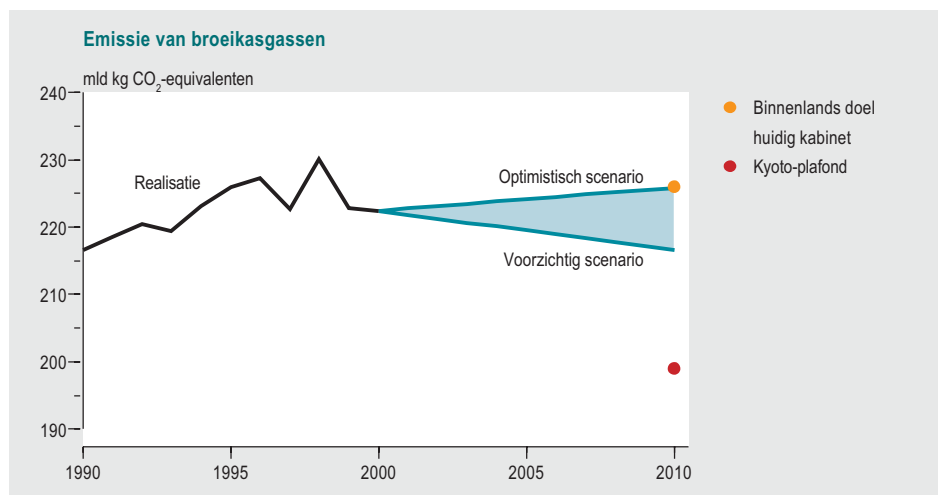
<sup>1</sup> Een CO<sub>2</sub>-equivalent is een maat voor de gezamenlijke broeikasgassen, waarin de broeikasgassen op grond van hun 'broeikas-potentieel' worden gerelateerd aan het voornaamste broeikasgas CO<sub>2</sub>.

### 3.1.2 Probleemschets en referentiep pad

Klimaatverandering is een hardnekkig milieuprobleem, door het mondiale karakter ervan en door de sterke relatie tussen energiegebruik en economische ontwikkeling. Het Kyoto Protocol voorziet in een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voor de geïndustrialiseerde landen. Nederland heeft in 1997 het Protocol ondertekend en in februari 2002 geratificeerd. De afspraken zijn uitgewerkt in de klimaatconferenties in Bonn en Marrakesh (2001). Om te voldoen aan de doelstelling van het Kyoto Protocol moet de emissie van broeikasgassen in de periode 2008-2012 6% onder het niveau van 1990/1995 liggen. Dit komt overeen met een absoluut emissieplafond van 199 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq in 2010. In 2000 was de uitstoot 222 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq. Het kabinetsbeleid is erop gericht om de helft van de benodigde reductie (20 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq) in het buitenland te realiseren, door emissiehandel en door samenwerkingsprojecten met andere landen (Joint Implementation en Clean Development Mechanism).

Begin 2002 zijn door het CPB twee nieuwe economische scenario's voor de middellange termijn (MLT) uitgebracht: een *optimistisch* scenario met hoge economische groei en een *voorzichtig* scenario met lage economische groei (CPB/RIVM, 2002). In figuur 3.2 is de emissieprognose van broeikasgassen voor beide MLT-scenario's gepresenteerd. Conform de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (1999) is het hoge groei scenario het uitgangspunt in het klimaatbeleid. Er is sprake van onzekerheden in het ramen van toekomstige ontwikkelingen. Deze worden met name bepaald door onzekerheden in olieprijs, stroomimport en ontwikkelingen in mobiliteit. Dit kan ertoe leiden dat de emissies ook hoger kunnen uitvallen dan in het optimistisch scenario.

In het optimistisch scenario neemt de totale emissie van broeikasgassen licht toe ten opzichte van het emissieniveau in 2000: van 222 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq in 2000 tot 226 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq in 2010. Dit is het gevolg van een toename van de CO<sub>2</sub>-emissie in de



Figuur 3.2 Emissie van broeikasgassen, 1990-2010 (Bron: RIVM/ECN).



Tabel 3.1 Toelichting beleidstekort klimaatbeleid conform Kyoto Protocol.

		Emissie broeikasgassen
		mld kg CO <sub>2</sub> -eq
A.	Emissie in 2000	222
B.	Raming voor 2010 (MLT optimistisch scenario)	226
C.	Emissieplafond voor 2010 op grond van Kyoto Protocol	199
D.	Emissieplafond bij een reductie van 20 mld kg in het buitenland <sup>1)</sup>	219
Beleidstekort 2010 conform Kyoto Protocol (B-D)		7

1) Zoals door het kabinet in februari 2002 vastgesteld naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie van het klimaatbeleid.

periode 2000-2010 met circa 12 miljard kg, in combinatie met een daling van de emissie van de overige broeikasgassen (methaan, lachgas en fluorhoudende gassen) als gevolg van het inmiddels ingezette beleid. Daarmee komt de beleidsopgave, om te kunnen voldoen aan het Kyoto Protocol, uit op 7 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq in het binnenland, ervan uitgaande dat in de komende jaren 20 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq met maatregelen in het buitenland wordt gerealiseerd (*tabel 3.1*).

Alle doorgerekende partijen, met uitzondering van GroenLinks, onderschrijven dit beleid. GroenLinks wil de hele Kyoto-verplichting in het binnenland realiseren, waardoor de beleidsopgave voor deze partij uitkomt op 27 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq.

De emissie van de niet-CO<sub>2</sub>-broeikasgassen is – in tegenstelling tot CO<sub>2</sub> – niet rechtstreeks afhankelijk van de economische groei. De emissie van deze overige broeikasgassen wordt in beide scenario's geraamd op 34 miljard kg CO<sub>2</sub>-eq in 2010, een daling met ruim 30% ten opzichte van 1990. Deze afname wordt in belangrijke mate veroorzaakt door een daling in de methaanemissie als gevolg van krimp van de veestapel en door de toegenomen energiewinning uit afvalstortplaatsen (Beker en Peek, 2002). Het succes van het klimaatbeleid tot nu toe is dan ook voor een belangrijk deel te danken aan de emissiereducties van de niet-CO<sub>2</sub>-broeikasgassen. Tot 2010 compenseert deze reductie de verdere toename van de CO<sub>2</sub>-emissie.

In het referentiepado zit een substantiële verhoging van het aandeel duurzame energie tot 3,5% in 2010. Het grootste deel van deze toename wordt geleverd door de verbranding van biomassa. Daarnaast is ook windenergie van belang, maar het aanbod hiervan is begrensd (fysieke aanbodbeperkingen). Het aandeel windenergie zou door stringente aanwijzingsprocedures tussen nu en 2010 maximaal kunnen worden uitgebreid tot circa 1.500 MW. Momenteel is het vermogen aan windenergie in Nederland op land ongeveer 450 MW. In het referentiepado is voor offshore-windenergie in 2010 een vermogen van 500 MW geraamd. Een groter aandeel wordt nu nog niet reëel geacht, omdat de offshore-technologie nog volop in ontwikkeling is en de periode tot 2010 relatief kort is.

Voor de ontwikkelingen met betrekking tot mobiliteit wordt verwezen naar paragraaf 3.2.

3.1.3 Beoordeling van partijvoornemens

Alle beoordeelde partijen ondersteunen het Kyoto Protocol en willen inzetten op de afgesproken reducties in broeikasgasemissies. Om de binnenlandse reductiedoelstellingen te behalen zetten alle partijen in op verbreding en verhoging van de regulerende energiebelasting (REB), maar de wijze waarop verschilt per partij (tabel 3.2). Wat betreft duurzame energie in Nederland hebben alle partijen een verhoogde inzet. Sommige partijen formuleren daarbij expliciete doelstellingen voor het aandeel duurzame energie in de toekomst. GroenLinks zet die doelstelling ook om in een verplicht aandeel duurzame energie voor producenten.

PvdA

De PvdA kiest in haar verkiezingsprogramma voor de inzet van marktconforme en financiële instrumenten in het beleid rond klimaat en energie. Een belangrijk speerpunt in de plannen is een verhoging van de REB, alsmede een beperkte uitbreiding tot de grootverbruikers. Tevens wordt een tariefsdifferentiatie ingevoerd, met verschillende prijzen voor verschillende energiedragers: hoe vuiler de productie, hoe duurder de elek-

Tabel 3.2 Vergelijking van CO<sub>2</sub>-emissiereducties als gevolg van de beleidsvoorstellen van de partijen in 2010.

Beleidsvoorstellen	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
mld kg CO <sub>2</sub>					
Verhoging en verbreding REB:					
Energiebesparingseffect <sup>1)</sup>	0,9	1,3	0,7	1,3	1,0
Substitutie-effect bij elektriciteitsproductie <sup>1)</sup>	5,2	1,6	8,6	1,6	6,9
Volume-effect <sup>2)</sup>	-	-	3,1	-	2,5
Biomassa in kolencentrales	-	1,0	-	-	-
CO <sub>2</sub> -opslag in bodem	-	5,0	-	-	-
Extra windenergie op land (aanwijzingsbeleid)	0,3	0,3	0,3 <sup>4)</sup>	0,3	-
Aanscherpen energieprestatienorm	0,4	0,4	0,6	0,6	-
Na-isolatie bestaande bouw	-	0,5	0,5	0,5	-
Energiebesparing	0,2	0,2	0,2	0,2	-
Verkeer <sup>3)</sup>	1,2	1,6	4,6	3,5	2,3
Afval <sup>5)</sup>	0,1	0,1	0,2	0,0	-
Totale reducties	8,3	12,0	18,8	8,0	12,7

1)

Het REB-besparingseffect is lager naarmate het substitutie-effect groter is. Het substitutie-effect houdt in overschakeling van elektriciteitsproductie van kolen op gas en duurzame energiebronnen. Hierdoor zal de energieopwekking gemiddeld schoner worden.

2)

De REB-verbreding van GroenLinks en de omschakeling van kolencentrales op gas bij GroenLinks en SP leiden tot stijging van de elektriciteitsprijs. Dit heeft in een aantal sectoren substantiële economische effecten (namelijk vertrek naar het buitenland) en daarmee effect op het totale energiegebruik. Dit effect wordt aangeduid als het volume-effect van de heffing.

3)

Bij de PvdA zijn de effecten van de kilometerheffing (1,6 miljard kg) niet meegenomen, omdat de kilometerheffing in de plannen van de PvdA pas na de volgende kabinetsperiode (in 2007) wordt ingevoerd (paragraaf 3.2).

4)

De verplichting van 10% duurzame energie die GroenLinks wil opleggen aan de energieproducenten kan uiteindelijk leiden tot een reductie van circa 10 miljard kg CO<sub>2</sub>.

5)

Zie paragraaf 3.3.

tricititeit. Elektriciteit die is opgewekt in kolencentrales zal tweemaal zo zwaar worden belast als stroom uit gascentrales, die op zijn beurt tweemaal zo zwaar zal worden belast als elektriciteit uit WKK-installaties. Nucleaire energie wordt om het gebruik te ontmoedigen net zo zwaar belast als kolenstroom. Duurzame energie wordt vrijgesteld van de heffing. Naast de differentiatie wil de PvdA een verhoging van de aardgasstarieven, variërend van 2,89 eurocent voor kleinverbruikers tot 0,09 eurocent voor grootverbruikers. De uitbreiding van de REB vindt budgettair neutraal plaats, door de extra opbrengsten via de loon- en inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting terug te sluizen. Het resultaat is een aanzienlijke verschuiving in de elektriciteitsproductie. Een deel van de kolencentrales zal overgaan op gas. Daarnaast krijgen WKK en duurzame energie een extra impuls en zal er een energiebesparingseffect optreden als gevolg van de hogere energieprijzen. In totaal leiden de voornemens van de PvdA tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 6,1 miljard kg. De verbeterde concurrentiepositie van gasgestookte elektriciteit zal ertoe leiden dat buitenlandse kolenstroom wordt vervangen door Nederlandse elektriciteit uit gascentrales en gedeeltelijk door geïmporteerde schonere stroom (gas). Dat betekent ook internationaal een afname van de CO<sub>2</sub>-emissies.

Vorig jaar hebben Rijk, provincies en gemeenten het BLOW-convenant afgesloten (Bestuursovereenkomst Landelijke Ontwikkeling Windvermogen), met als doel een uitbreiding van het windvermogen op het land van 450 MW nu tot 1.500 MW in 2010. Ingeschat wordt dat het convenant door de vertraging op het gebied van vergunningprocedures niet toereikend zal zijn om deze doelstelling te halen (RIVM/ECN, 2002). Met een stringent aanwijzingsbeleid van windlocaties zou dit wellicht wel mogelijk zijn. De PvdA zet hierop in, waardoor een reductie van de CO<sub>2</sub>-emissie mogelijk is van 0,3 miljard kg. Samen met de effecten van de gekozen REB-variant komt het aandeel duurzame energie in 2010 uit op circa 4%. Op het gebied van energiebesparing wil de PvdA een aanscherping van de Energieprestatienorm (EPN) voor woningen, wat een emissiereductie van circa 0,4 miljard kg CO<sub>2</sub> tot gevolg zal hebben.

Bij de industrie liggen nog verdere mogelijkheden voor besparing in bijvoorbeeld de tweede generatie Meerjarenaafspraken (MJA's). Het kosteneffectieve potentieel aan energiebesparende maatregelen bij de industrie levert naar schatting nog circa 0,2 miljard kg aan CO<sub>2</sub>-reductie op.

De PvdA wil investeren in onderzoek op het gebied van alternatieve energiebronnen als zonne- en waterstofenergie, zodat deze op de langere termijn (na 2010) een grotere rol in de energievoorziening kunnen gaan spelen. De resultaten hiervan zijn dan ook pas na 2010 te verwachten. De PvdA stelt hiervoor jaarlijks 45 miljoen euro beschikbaar. Ook wil de PvdA de aanschaf van zonnepanelen stimuleren door bij teruglevering aan het elektriciteitsnet de REB extra terug te geven. Dit beperkte bedrag moet worden gefinancierd uit de REB-opbrengst. De PvdA heeft de intentie om na 2010 een verplicht aandeel duurzame energie op te leggen aan de energieleveranciers.

## D66

Voor het behalen van de klimaatdoelstellingen gaat ook D66 uit van het huidige beleid,

waarbij 50% van de benodigde emissiereductie voor broeikasgassen in het buitenland plaatsvindt en 50% in eigen land. Op een aantal punten wil D66 een verhoogde inzet, zoals voor het invoeren van een Europees stelsel van emissiehandel. Voor Nederland bepleit D66 een forse inzet op duurzame energie: 10% in 2010, in plaats van in 2020 zoals in de huidige beleidsdoelstelling het geval is. Kernenergie is voor D66 uit veiligheidsoverwegingen geen alternatief om de klimaatdoelstellingen te halen. De zogenaamde sinks zijn dat wel: opslag van CO<sub>2</sub> in de bodem, bijvoorbeeld in lege gasvelden en in aquifers (waterhoudende lagen).

D66 wil de bestaande REB verhogen én verbreden. D66 kiest voor variant 5 van de werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel II (Commissie De Waard). In deze variant zullen ook de grootverbruikers – die momenteel nog zijn vrijgesteld – REB-plichtig worden, maar nog niet op het niveau van de huishoudens. 30% van de heffings-opbrengsten moet worden opgebracht door de huishoudens en 70% door bedrijven. Via de loon- en inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting worden de opbrengsten weer teruggesluisd. Deze REB-variant leidt tot 10% meer WKK en tot een bescheiden stijging van het vermogen aan windenergie op zee. In totaal leidt deze REB-variant tot een emissiereductie van 2,9 miljard kg CO<sub>2</sub>.

D66 is voorstander van het zogenaamde Kolenconvenant, ter verlaging van de emissiefactor (hoeveelheid CO<sub>2</sub> per opgewekte energie-eenheid) van kolencentrales. Daartoe is het noodzakelijk om biomassa in de centrales bij te stoken, wat een uitbreiding van de milieuvergunningen vereist. Dit kan resulteren in een emissiereductie van 1 miljard kg CO<sub>2</sub>.

Vorig jaar hebben Rijk, provincies en gemeenten het BLOW-convenant afgesloten, met als doel een uitbreiding van het windvermogen op het land van 450 MW nu tot 1.500 MW in 2010. Ingeschat wordt dat het convenant door de vertraging op het gebied van vergunningprocedures niet toereikend zal zijn om deze doelstelling te halen (RIVM/ECN, 2002). Met een stringent aanwijzingsbeleid van windlocaties zou dit wellicht wel mogelijk zijn. D66 zet hierop in, waardoor een reductie mogelijk is van de CO<sub>2</sub>-emissie van 0,3 miljard kg. Samen met de effecten van de gekozen REB-variant komt het aandeel duurzame energie hiermee in 2010 op circa 4%.

Het aanscherpen van de EPN voor nieuwbouwwoningen leidt tot 0,4 miljard kg CO<sub>2</sub>-reductie. De 50 miljoen euro die D66 beschikbaar stelt voor het na-isoleren van bestaande woningen leidt tot een emissiereductie van 0,5 miljard kg CO<sub>2</sub>. Bij de industrie liggen nog verdere mogelijkheden voor besparing in bijvoorbeeld de tweede generatie MJA's. Het kosteneffectieve potentieel aan energiebesparende maatregelen bij de industrie levert naar schatting nog circa 0,2 miljard kg aan CO<sub>2</sub>-reductie op.

Naast het beperken van uitstoot van CO<sub>2</sub>, kan de vrijgekomen CO<sub>2</sub> ook worden opgeslagen in de bodem. D66 wil als enige partij hiervoor 200 miljoen euro per jaar investeren. Met CO<sub>2</sub>-opslag is nog weinig praktijkervaring opgedaan, waardoor grootschalige toepassingen erg onzeker zijn. Als alle juridische en technologische barrières hiervoor worden weggenomen kan met de door D66 beschikbaar gestelde financiële middelen

circa 4 miljard kg CO<sub>2</sub> per jaar uit de industrie en circa 1 miljard kg per jaar uit de elektriciteitscentrales worden opgeslagen, in totaal dus ongeveer 5 miljard kg CO<sub>2</sub>-reductie.

### *GroenLinks*

GroenLinks wil dat Nederland de verplichtingen uit het Kyoto Protocol nakomt en volledig in eigen land uitvoert. Daarnaast handhaaft GroenLinks de in het regeerakkoord gereserveerde gelden voor projecten die in het buitenland moeten plaatsvinden. Om de doelstellingen van het klimaatbeleid in het binnenland te bereiken wil GroenLinks een verhoging van de REB voor alle gebruikers en een verbreding naar nagenoeg alle grootgebruikers. Doelstelling van GroenLinks is een daling van het energiegebruik van 5% in de komende kabinetsperiode.

GroenLinks bepleit een differentiatie van de REB: hoe meer CO<sub>2</sub> vrijkomt bij de productie, des te hoger de heffing. Energie uit kolencentrales wordt hierdoor tweemaal zo zwaar belast als stroom uit gascentrales en duurzaam opgewekte energie wordt vrijgesteld van de heffing. Om het gebruik ervan te ontmoedigen wordt nucleaire energie net zo zwaar belast als kolenenergie. Daarnaast wil GroenLinks een uitbreiding van de REB, door de prijzen van aardgas te verhogen: bij een verbruik tot 1 miljoen m<sup>3</sup> met 2,5 eurocent per m<sup>3</sup>, tot 3 miljoen m<sup>3</sup> met 2 eurocent en daarboven met 1 eurocent. De uitbreiding van de REB moet budgettair neutraal plaatsvinden. Dit betekent dat de inkomsten via de loon- en inkomstenbelasting en door afschaffing van de vennootschapsbelasting weer worden teruggesluisd. GroenLinks stelt zich ten doel de kolencentrales in Nederland uit te faseren en wil daarvoor – naast het instrument van de REB – ook een aanscherping van de emissie-eisen voor SO<sub>2</sub>, zoals nu vastgelegd in het Besluit Emissie-Eisen Stookinstallaties (BEES). De strenge eisen zullen nagenoeg alle kolencentrales dwingen over te stappen op het schonere aardgas.

De maatregelen rond de REB en BEES leiden binnen Nederland tot een substitutie van kolengestookte en nucleaire energie naar gasgestookte en duurzame energie. Tevens zal buitenlandse kolenstroom worden vervangen door inmiddels schonere Nederlandse energie en gedeeltelijk door geïmporteerde schonere stroom (gas in plaats van kolen). Dit betekent ook internationaal een afname van de CO<sub>2</sub>-emissies (circa 1 miljard kg). De hogere elektriciteitsprijzen kunnen voor sommige grootverbruikers reden zijn om de activiteiten naar het buitenland te verplaatsen. Een belangrijk voorbeeld zijn de energie-intensieve aluminiumsmelters. Het totale effect van de differentiatie en uitbreiding van de REB en van de aanscherping van de BEES-normen wordt ingeschat op een reductie van de CO<sub>2</sub>-emissies met circa 12,4 miljard kg.

GroenLinks bepleit een Deltaplan Duurzame Energie, gericht op 10% duurzame energie in Nederland in 2010 en als tussendoel een aandeel van 6% in 2006. In het referentiepad zit een substantiële verhoging van het aandeel duurzame energie tot 3,5% in 2010. Vorig jaar hebben Rijk, provincies en gemeenten het BLOW-convenant afgesloten, met als doel een uitbreiding van het windvermogen op het land van 450 MW nu tot 1.500 MW in 2010. Ingeschat wordt dat het convenant door de vertraging op het gebied van ver-

gunningprocedures niet toereikend zal zijn om deze doelstelling te halen (RIVM/ECN, 2002). Met een stringent aanwijzingsbeleid van windlocaties zou dit wellicht wel mogelijk zijn. GroenLinks zet hierop in, waardoor een reductie mogelijk is van de CO<sub>2</sub>-emissie van 0,3 miljard kg. Samen met de effecten van de REB-variant komt het aandeel duurzame energie hiermee in 2010 op circa 5%.

Daarnaast wil GroenLinks een wettelijke verplichting voor energieleveranciers om in 2010 tenminste 10% duurzame energie te leveren. Voor elektriciteit wordt deze situatie al bereikt in het referentiepado: in 2010 is 11% van de elektriciteit afkomstig van duurzame bronnen. Omdat elektriciteit slechts een deel van het totale energiegebruik uitmaakt, betekent dit niet dat het door GroenLinks voorgestelde doel van 10% duurzame energie ook wordt bereikt. Om dit toch te behalen zal voor elektriciteit een groter aandeel duurzaam verplicht moeten worden gesteld. Dit zal tot gevolg hebben dat biomassa uit het buitenland wordt geïmporteerd en in Nederland verstoekt, of dat duurzame elektriciteit wordt geïmporteerd. Met betrekking tot de beschikbaarheid van te importeren biomassa of duurzame elektriciteit bestaan nog grote onzekerheden. Omdat ook andere landen aan de Kyoto-verplichtingen moeten voldoen kan er schaarste ontstaan. Als een aandeel duurzame elektriciteit desondanks zou worden opgelegd, zal dit een (moeilijk in te schatten) invloed hebben op de elektriciteitsprijs. Die prijs zal stijgen als gevolg van hetzij het bouwen van biomassacentrales, hetzij het uitbreiden van het koppelnet met het buitenland. De hogere elektriciteitsprijs (inclusief de stijging veroorzaakt door het omschakelen van de kolencentrales) kan ertoe leiden dat grote verbruikers zelf hun elektriciteit gaan opwekken. De import van biomassa of elektriciteit kan daarom botsen met de wens van GroenLinks om de doelstelling uit het Kyoto Protocol geheel in Nederland te realiseren. Als deze doelstelling gehaald zou kunnen worden, zou dat een binnenlandse emissiereductie van circa 10 miljard kg CO<sub>2</sub> opleveren.

Naast het gebruik van schonere energiebronnen bepleit GroenLinks inzet op meer energiebesparingsmaatregelen. Voor de industrie zijn op het gebied van energiebesparing al veel instrumenten ingezet, zoals het Benchmark Convenant (1999). Veel van deze maatregelen zijn in het referentiepado opgenomen. Verdere mogelijkheden voor besparing liggen bijvoorbeeld nog in de tweede generatie MJA's. Het kosteneffectieve potentieel aan energiebesparende maatregelen bij de industrie levert naar schatting nog circa 0,2 miljard kg CO<sub>2</sub>-reductie op.

Het aanscherpen van de EPN voor nieuwbouwwoningen en voor bedrijfspanden leidt tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 0,6 miljard kg. Ook wil GroenLinks de na-isolatie van bestaande woningen stimuleren, in combinatie met een Energie Prestatie Advies. Dit advies wordt verplicht, waarna de uitvoering van de maatregelen volgend op het advies gesubsidieerd worden door een korting op de overdrachtsbelasting. Per jaar worden naar schatting 150.000 bestaande woningen verkocht. Wanneer voor al deze woningen bij de overdracht een na-isolatie zou plaatsvinden, leidt dit tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 0,5 miljard kg. Voor elektrische huishoudelijke apparaten wil GroenLinks alleen de drie meest zuinig gelabelde categorieën op de markt toestaan. Uit concurrentieoverwegingen is dat in EU-verband niet toegestaan en dan ook niet in de berekening meegenomen. GroenLinks

bepleit op EU-niveau een verdere aanscherping van de normen voor elektrische apparaten. Doelstelling van GroenLinks is een daling van het energiegebruik van 5% in de komende kabinetsperiode. Met het maatregelpakket van GroenLinks komt het energiegebruik in 2010 5% lager uit dan in het referentiepakket. Een absolute daling van het energiegebruik wordt dus niet gehaald.

Het programma van GroenLinks bevat elementen die vooral op Europees schaalniveau tot hun recht zouden komen. De REB-voorstellen bijvoorbeeld leiden nu deels tot een verplaatsing van bedrijven naar het buitenland, maar zouden op Europees niveau tot additionele energiebesparing leiden. Het verplichte percentage duurzame energie blijkt op het Nederlandse schaalniveau niet gunstig uit te pakken.

### *ChristenUnie*

De ChristenUnie onderschrijft de doelstellingen van het Kyoto Protocol en wil voor de lange termijn voorkomen dat de temperatuurstijging groter wordt dan 0,1°C per decennium. De ChristenUnie volgt het huidige Nederlandse klimaatbeleid, waarbij 50% van de benodigde emissiereductie voor broeikasgassen in eigen land plaatsvindt en 50% in het buitenland.

De ChristenUnie heeft ernstige twijfels bij de liberalisering van de energiemarkt en wil de energie-infrastructuur in overheidshanden houden, om voldoende investeringen te kunnen garanderen. Om de import van vuile stroom te ontmoedigen is de ChristenUnie voorstander om de herkomst van de geleverde elektriciteit openbaar te maken en dus te labelen. Kernenergie wordt afgewezen zolang er geen oplossing is gevonden voor problemen rond veiligheid en afval.

De ChristenUnie bepleit een verhoging en verbreding van de bestaande REB, volgens een enigszins aangepaste variant 4 van de werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel II (Commissie De Waard). Daarbij hanteert de ChristenUnie iets hogere tarieven. Ook de grotere energiegebruikers (met een gasverbruik tot 3 miljoen m<sup>3</sup>) moeten REB gaan betalen. 30% van de heffingsopbrengsten wordt opgebracht door de huishoudens en 70% door bedrijven. Verder wordt aangenomen dat deze REB-variant leidt tot 10% meer WKK en een bescheiden stijging van het vermogen windenergie op zee. In totaal leidt deze REB-variant tot 2,9 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie.

De ChristenUnie wil de bestaande doelstelling van 10% duurzame energie in 2020 behalen in 2010. Ten aanzien van windenergie hebben Rijk, provincies en gemeenten vorig jaar het BLOW-convenant afgesloten, met als doel een uitbreiding van het windvermogen op het land van 450 MW nu tot 1.500 MW in 2010. Ingeschat wordt dat het convenant door de vertraging op het gebied van vergunningprocedures niet toereikend zal zijn om deze doelstelling te halen (RIVM/ECN, 2002). Met een stringent aanwijzingsbeleid van windlocaties zou dit wellicht wel mogelijk zijn. De ChristenUnie zet hierop in, waardoor een reductie mogelijk is van de CO<sub>2</sub>-emissie van 0,3 miljard kg. Samen met de effecten van de gekozen REB-variant en nog enkele toegevoegde maatregelen komt het aandeel duurzame energie hiermee in 2010 op circa 4%.



In het kader van energiebesparing wil de ChristenUnie de EPN voor nieuwe woningen en utiliteitsbouw verlagen. Tevens stelt de partij 50 miljoen euro per jaar beschikbaar stellen voor na-isolatie van bestaande woningen. Dit leidt in totaal tot een emissiereductie van 1,1 miljard kg CO<sub>2</sub>. Bij de industrie liggen nog verdere mogelijkheden voor besparing in bijvoorbeeld de tweede generatie MJA's. Het kosteneffectieve potentieel aan energiebesparende maatregelen bij de industrie levert naar schatting nog circa 0,2 miljard kg aan CO<sub>2</sub>-reductie op.

## SP

De SP wil de bestaande REB verhogen en verbreden. Ten aanzien van de invulling kiest de SP voor variant 5 van de werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel II (Commissie de Waard). In deze variant worden ook de grootverbruikers – die tot nu toe nog zijn vrijgesteld – REB-plichtig. 30% van de heffingsopbrengsten wordt opgebracht door de huishoudens en 70% door bedrijven. Via de loon- en inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting worden de opbrengsten weer teruggesluisd. Het energiebesparingseffect van deze REB-variant leidt tot een emissiereductie van 1,0 miljard kg CO<sub>2</sub>. Daarnaast leidt deze variant – net als bij D66 en de ChristenUnie – tot 10% meer WKK en een bescheiden stijging van het vermogen windenergie op zee. Een soortgelijke toename wordt veroorzaakt door het verplicht omschakelen van de kolencentrales. Deze toenames kunnen niet apart worden onderscheiden, waardoor het effect van de REB-maatregelen bij de SP lager lijkt dan bij andere partijen. Daarom is in tabel 3.2 het substitutie-effect apart vermeld.

De SP wil de kolencentrales verplichten over te schakelen op het duurdere aardgas. De kosten hiervan moeten voor de helft worden opgebracht door het bedrijfsleven. Deze verplichting is in strijd met de ingezette liberalisering van de energiemarkt. De SP wil deze liberalisering in elk geval in Nederland weer teruggedraaien. De EU-richtlijnen verbieden niet het benadelen van binnenlandse bedrijven (de kolencentrales), zolang dit de concurrentiepositie van buitenlandse bedrijven maar niet nadelig beïnvloedt. De SP wil daarom de kolencentrales via de aanscherping van de BEES-richtlijn verplicht laten omschakelen op gas (zie ook voorstellen GroenLinks).

De SP is voorstander van het volledig uitschakelen van kolenvermogen en van nucleaire energie in de Nederlandse elektriciteitsproductie en streeft dit ook voor de EU na. Wanneer binnenlandse elektriciteitsproductie uit kolen niet meer mogelijk is, zal een deel van de substitutie plaatsvinden in de vorm van import van Duitse bruinkoolstroom. De SP wil dit voorkomen door een verbod op de import van 'vuile stroom'. EU-wetgeving verhindert een daadwerkelijk importverbod, maar wel is het mogelijk om de transporttarieven te differentiëren naar type elektriciteitsopwekking. De SP wil daarom een heffing inzetten van 7 eurocent op de import van kolen- en kernenergie. Dit zal tot gevolg hebben dat er geen substitutie plaatsvindt van kolen naar import, maar van kolen naar gas: de kolencentrales gaan over op het stoken van aardgas. Elektriciteit uit kolencentrales wordt momenteel vooral gebruikt door grootverbruikers, waarvan verwacht kan worden dat tenminste een deel van de betreffende industrie naar het buitenland zal vertrekken. De substitutie van kolen naar gas leidt tot een CO<sub>2</sub>-emissiereductie van 6,9 miljard kg.



De genoemde economische effecten zorgen voor een extra emissiereductie van 2,5 miljard kg, waarmee samen met de REB-variant de totale emissiereductie bij de SP uitkomt op 10,4 miljard kg.

### *Doorkijkje na 2010*

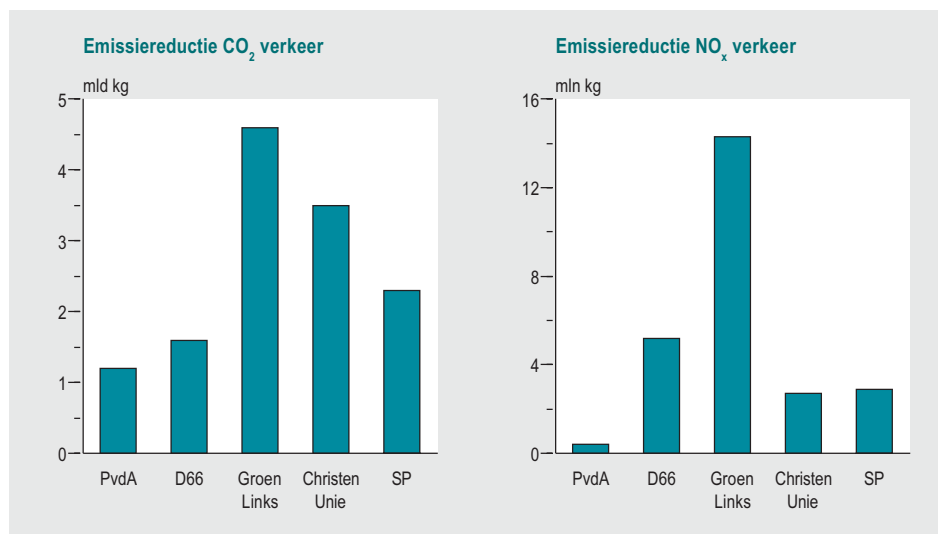
Voor een lange termijn probleem als klimaatverandering zullen van een aantal voorstellen de effecten ook pas op de langere termijn merkbaar zijn. Na 2010 zullen aanvullende internationale afspraken moeten ingaan, omdat het Kyoto Protocol alleen niet voldoende is om klimaatverandering te voorkomen. Een aantal partijen doet voorstellen die anticiperen op het lange termijn karakter van de problematiek:

- PvdA en GroenLinks willen meer investeren in (onderzoek naar) duurzame energie, vooral in opties voor de langere termijn (na 2010) zoals fotonvoltaïsche zonne-energie (PV). Tot 2010 zal deze technologie geen omvang bereiken die tot substantiële emissiereducties zal leiden, in 2050 kan het wel van een relevante omvang zijn. De PvdA maakt hiervoor jaarlijks 90 miljoen euro vrij en GroenLinks heeft 200 miljoen euro per jaar beschikbaar.
- PvdA en GroenLinks trekken in hun huidige verkiezingsprogramma ook geld uit voor onderzoek naar de ontwikkeling van waterstof als energiedrager. Ook hiervan zullen effecten pas na 2010 zichtbaar worden. De investeringskosten zijn onder duurzame energie meegenomen.
- De stijgende trend bij de emissie van CO<sub>2</sub> wordt door GroenLinks al voor 2010 omgezet in een dalende. Bij D66 en SP zal de CO<sub>2</sub>-emissie in 2010 als gevolg van hun voornemens ongeveer gelijk blijven aan die in 2000.

## **3.2 Mobiliteit en infrastructuur**

### **3.2.1 Vergelijking tussen de partijen**

In figuur 3.3 worden de effecten gegeven van de beleidspakketten van de verschillende politieke partijen op de nationale emissies door verkeer en vervoer in 2010. De maatregelpakketten van alle partijen resulteren in een afname van de emissies in 2010. De grootste bijdrage aan deze afname levert de door bijna alle partijen voorgestelde invoering van de kilometerheffing voor het personen- en vrachtverkeer. De PvdA acht invoering van de kilometerheffing niet eerder mogelijk dan in 2007 (dus na de komende kabinetsperiode), waardoor de maatregel niet is meegenomen bij beoordeling van de PvdA. Het beleidspakket van GroenLinks leidt tot de grootste afname van de emissies door verkeer en vervoer, omdat deze partij het personenauto- en vrachtautogebruik aanzienlijk duurder wil maken in vergelijking met de andere partijen. Daarnaast leidt de door GroenLinks voorgestelde afname van de snelheidslimiet van 120 naar 100 km/u tot een afname van zowel de kooldioxide(CO<sub>2</sub>)- als de stikstofoxiden(NO<sub>x</sub>)-emissies. De ChristenUnie en PvdA willen naast de kilometerheffing de toepassing van biobrandstoffen bevorderen. De SP en de ChristenUnie scoren beiden lager op het gebied van het terugdringen van NO<sub>x</sub> omdat deze partijen de kilometerheffing voor personenauto's niet



*Figuur 3.3 Effecten van de beleidsvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP binnen de transportsector, 2010.*

willen differentiëren naar de milieubelasting van het voertuig in tegenstelling tot GroenLinks en D66. Alle partijen differentiëren de kilometerheffing naar voertuiggewicht en brandstofsoort.

### 3.2.2 Probleemschets en referentiep pad

De sector verkeer en vervoer had in 1999 een aandeel van circa 15% in de totale broeikasgasemissies in Nederland. Het aandeel in de NO<sub>x</sub>-emissies bedroeg 65%. In de stedelijke omgeving – en dan vooral in drukke straten – is de luchtkwaliteit (onder andere fijn stof en stikstofdioxide) een probleem. In 1998 werd de norm voor de jaargemiddelde stikstofdioxide-concentratie nog overschreden bij 30% van de woningen in Nederland. Tussen 2000 en 2010 zal de mobiliteit in Nederland over de weg naar verwachting met 15 tot 20% toenemen. Ondanks beleid gericht op zuiniger voertuigen en rijgedrag neemt de CO<sub>2</sub>-emissie door wegverkeer met naar schatting 10 tot 15% toe. Hetzelfde geldt voor de CO<sub>2</sub>-emissie door verkeer en vervoer. De emissies van NO<sub>x</sub> en zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) door de sector verkeer en vervoer zullen tussen 2000 en 2010 met 40 tot 45% afnemen door met name Europese emissienormstelling voor brandstoffen en nieuwe wegvoertuigen. Ook de emissie van fijn stof zal met circa 50% afnemen. Hierdoor zal de lokale luchtkwaliteit tussen 2000 en 2010 verbeteren. Het beleidstekort voor de sector verkeer en vervoer ligt met name op het vlak van de broeikasgasemissies. Verkeer en vervoer heeft ook een groot beleidstekort op het vlak van geluidhinder. Dit wordt besproken in hoofdstuk 7 (Stedelijke Leefomgeving).

In het referentiepad zijn de autonome ontwikkelingen in verkeer en vervoer meegenomen, evenals het vóór 1 januari 2002 geaccordeerde overheidsbeleid. Dat betekent dat het rekeningrijden of de kilometerheffing niet in het referentiepad zijn meegenomen. Wel meegenomen zijn het Europese bronbeleid inzake emissienormstelling voor nieuwe wegvoertuigen en eisen aan de brandstofkwaliteit. Daarnaast is effect toegekend aan het CO<sub>2</sub>-convenant dat de EU heeft gesloten met de Europese, Koreaanse en Japanse automobielfabrikanten. Voor wat betreft de investeringen in weg- en openbaarvervoerinfrastructuur is uitgegaan van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 (V&W, 1999). In het MIT 1999 zijn de Zuiderzeelijn en het zogeheten Rondje Randstad niet opgenomen.

### 3.2.3 Beoordeling van partijvoornemens

Alle beoordeelde partijen willen een vorm van kilometerheffing invoeren. Bij de gekozen kilometerheffingsvarianten worden vaste autobelastingen zoals de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en een deel van de Belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM) omgezet in een variabele heffing. Tabel 3.3 zet de kenmerken van de kilometerheffingsvarianten van de partijen op een rij. Alle partijen willen de kilometerheffing differentiëren naar brandstofsoort en gewicht. De SP wil als enige partij een grotere differentiatie naar gewicht dan de huidige MRB-differentiatie naar voertuiggewicht. GroenLinks wil van de beschouwde partijen de hoogste kilometerheffingen invoeren bij personen-, bestel- en vrachtauto's.

Tabel 3.4 vat de effecten van de dominante maatregelen per partij samen. Vanuit milieuoogpunt is de kilometerheffing de belangrijkste maatregel. Behalve D66 willen alle beschouwde partijen voor de luchtvaart een zogenaamde LTO-heffing (Landing and Take Off) of andere binnenlandse luchtvaartmaatregelen invoeren. De effecten hiervan zijn zeer gering omdat de heffing de operationele kosten voor luchtvaartmaatschappijen marginaal verhoogt en maar een klein deel van de uitstoot van vliegtuigen aan Nederland wordt toegerekend. De tekstbox Internationale maatregelen (zie einde paragraaf) geeft aan wat de effecten zijn van internationale luchtvaartvoorstellen van de partijen.

Tabel 3.3 Kenmerken en mobiliteitseffecten van de kilometerheffingsvarianten.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Personenauto</b>					
afschaffen vaste kosten	MRB + 1/4 BPM	MRB	MRB	MRB	MRB + 1/4 BPM
jaar van invoering	2007 <sup>1)</sup>	voor of in 2006	voor of in 2006	2006	voor of in 2006
extra inkomsten	0 mld/jaar	0 mld/jaar	2 mld/jaar	0,7 mld/jaar	0 mld/jaar
differentiatie naar:	brandstofsoort	brandstofsoort	brandstofsoort	brandstofsoort	brandstofsoort
	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht
	milieuklasse	milieuklasse	milieuklasse		
	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	
		OV-beschikbaarheid	OV-beschikbaarheid		
gemiddelde heffing			0,047 euro/km		
tot 5000 km	0 euro/km	0 euro/km		0,015 euro/km	0 euro/km
> dan 5000 km	0,044 euro/km	0,025 euro/km		0,037 euro/km	0,044 euro/km
afname kilometrage <sup>2)</sup>	6-11%	6-9%	10-13%	6-10%	6-11%
<b>Bestelauto</b>					
afschaffen vaste kosten	MRB	MRB	MRB	MRB	MRB
jaar van invoering	2007	voor of in 2006	voor of in 2006	2006	voor of in 2006
extra inkomsten	0 mld/jaar	0 mld/jaar	0,9 mld/jaar	0,09 mld/jaar	0 mld/jaar
differentiatie naar:	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht
	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	
gemiddelde heffing	0,05 euro/km	0,01 euro/km <sup>3)</sup>	0,07 euro/km	0,02 euro/km	0,01 euro/km
afname kilometrage	1%	0%	1-2%	0%	0%
<b>Vrachtwagens</b>					
afschaffen vaste kosten	MRB +	MRB +	MRB +	MRB +	MRB +
	Eurovignet	Eurovignet	Eurovignet	Eurovignet	Eurovignet
jaar van invoering	2007	voor of in 2006	voor of in 2006	2006	voor of in 2006
extra inkomsten	0 mld/jaar	0 mld/jaar	1,9 mld/jaar	0,05 mld/jaar	0 mld/jaar
differentiatie naar:	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht	gewicht
	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	tijd en plaats	
gemiddelde heffing					
kleine vrachtwagen	0,01 euro/km	0,01 euro/km	0,18 euro/km	0,01 euro/km	0,01 euro/km
grote vrachtwagen	0,03 euro/km	0,03 euro/km	0,26 euro/km	0,04 euro/km	0,03 euro/km
afname kilometrage	< 1%	< 1%	9%	1%	< 1%

1) PvdA acht invoering van de kilometerheffing in de komende kabinetsperiode niet haalbaar. Daarom is deze maatregel niet meegenomen bij de beoordeling van de partijvoornemens.

2) Voorlopige cijfers, afhankelijk van de resultaten van nog lopend onderzoek.

3) Bij meer dan 5000 km.

Tabel 3.4 Emissie-effecten van de dominante verkeersmaatregelen per partij.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Effecten op CO<sub>2</sub>-emissie in 2010 (miljard kg)</b>					
kilometerheffing personenauto's	.	-1,4	-2,3	-1,6	-2,0
kilometerheffing vrachtverkeer	.	-0,1	-1,1	-0,1	-0,1
fiscale behandeling zakenauto	.	.	-0,2	-0,3	.
aandeel biobrandstoffen in 2006	-1,1	.	.	-1,1	.
100 km/u op autosnelwegen	.	.	-0,8	.	.
<b>Totale beleidspakket</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,6</b>	<b>-4,6</b>	<b>-3,5</b>	<b>-2,3</b>
<b>Effecten op NO<sub>x</sub>-emissie in 2010 (miljoen kg)</b>					
kilometerheffing personenauto's	.	-4,8	-5,5	-1,8	-1,8
kilometerheffing vrachtverkeer	.	-0,5	-4,8	-0,6	-0,5
100 km/u op autosnelwegen	.	.	-2,5	.	.
NO <sub>x</sub> -emissieheffing treinen	.	.	-0,7	.	.
fleet-owners: verplichting 2,5% ZEV in 2006, 5% in 2010	.	.	.	.	-0,5
<b>Totale beleidspakket</b>	<b>-0,4<sup>1)</sup></b>	<b>-5,2</b>	<b>-14,3</b>	<b>-2,7</b>	<b>-2,9</b>

1) De maatregelen BPM op bestelauto's en 70 km/u op leefbaarheidsknelpunten leveren elk 0,2 miljoen kg reductie van NO<sub>x</sub> op.

## PvdA

De PvdA wil een slimmer gebruik van wegen door alleen nieuwe wegen aan te leggen wanneer dit strikt noodzakelijk is en verder te volstaan met verbreding van wegen en betere benutting van bestaande wegen. Door het invoeren van een kilometerheffing wordt niet het bezit van de auto maar het gebruik van wegen belast. Differentiatie van tarieven naar tijd, plaats en milieubelasting (mits uitvoerbaar en met waarborgen voor privacy) kan helpen files te bestrijden en het milieu te ontlasten. Hierdoor worden de kosten van noodzakelijk vervoer op het platteland lager dan in het stedelijk gebied. Op drukbezette intercityverbindingen tussen grotere steden (waaronder 'Rondje Randstad') wordt de capaciteit vergroot. Ook is de PvdA voorstander van light rail in en om grote steden. De PvdA wil het grijze kenteken voor bestelauto's afschaffen en oliemaatschappijen verplichten tot de verkoop van een bepaald aandeel biobrandstoffen. De PvdA wil de luchtvaart op dezelfde manier beprijzen als andere wijzen van personenvervoer, hetgeen concreet het heffen van accijns op kerosine en het hoge BTW-tarief op binnenlandse vluchten betekend.

Het effect van de kilometerheffing voor personenauto's, wanneer daadwerkelijk ingevoerd in 2007, wordt geraamd op een vermindering van het aantal personenautokilometers met 6 tot 11% (wat overeenkomt met 1,6 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie). Ook vrachtauto's krijgen in de plannen van de PvdA een kilometerheffing in 2007. Deze wordt verkregen door de MRB en het Eurovignet budgetneutraal om te zetten. Van de kilometerheffing voor vracht- en bestelauto's mag slechts weinig effect worden verwacht gezien het geringe aandeel van de kilometerheffing (0,05 euro/km voor bestel-

auto's; 0,02 euro/km voor vrachtauto's) in de kilometerprijs van het goederenvervoer (deze is circa 1 euro/km voor zowel bestel- als vrachtauto's). Ook de kilometerheffing voor vrachtverkeer is niet meegenomen in het beleidspakket omdat de invoering na de komende kabinetsperiode is gepland.

De PvdA wil het gebruik van klimaatneutrale brandstoffen bevorderen door oliemaatschappijen te verplichten in 2006 2% van de fossiele brandstoffen te hebben vervangen door biobrandstoffen. De PvdA geeft aan dat na 2006 het aandeel verder zou moeten groeien tot 6% in 2010. Ook voor de productie van biomassa en de omzetting tot biobrandstoffen is energie nodig. Wanneer deze energie wordt verkregen uit fossiele brandstoffen lekt circa 50% van de CO<sub>2</sub>-winst weg. In de effectberekening is deze 50% meegenomen. Deze maatregel heeft ook (positief en negatief) effect op de emissies van de overige emissies. De precieze effecten zijn afhankelijk van de wijze waarop biobrandstoffen worden ingezet en zijn derhalve niet gekwantificeerd.

De PvdA wil per jaar ongeveer 0,5 miljard euro extra investeren in het openbaar vervoer ten opzichte van het referentiepadi. Het geld wordt besteed aan de realisatie van nader te kiezen hogesnelheidsverbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer in stedelijke gebieden in de vorm van light rail en/of sneltrams, metro's en vrije busbanen. Daarnaast trekt de PvdA jaarlijks 0,2 miljard euro extra uit voor het verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op en nabij weg en spoor.

De extra investeringen in openbaar vervoer leiden tot een toename van het openbaarvervoergebruik met naar schatting 2%. Daarbij geldt de kanttekening dat bij verbeteringen van het openbaar vervoer ongeveer drie van de tien nieuwe openbaarvervoerreizigers afkomstig zijn uit de auto, de rest van de toename komt op rekening van oorspronkelijke openbaarvervoerreizigers, die nu meer kilometers maken, of nieuwe openbaarvervoerreizigers. Omdat het aandeel van het openbaar vervoer in de totale personenmobiliteit iets meer dan 10% bedraagt, betekent dit uiteindelijk slechts een geringe afname van het autogebruik. Per saldo neemt het openbaarvervoergebruik toe en het autogebruik licht af, waardoor het milieueffect van de extra investeringen in openbaar vervoer marginaal zal zijn.

### **D66**

D66 wil de bereikbaarheid in Nederland vergroten door inzet op een drietal terreinen: verdichting van steden, beter openbaar vervoer en een kilometerheffing. D66 wil de geplande weginfrastructuurprojecten in het MIT 1999 tegen het licht houden en alleen de projecten handhaven die de verkeersveiligheid vergroten. De financiële middelen voor de resterende geplande projecten die geschrapt worden, komen ten goede aan het openbaar vervoer. Als flankerend beleid, om een verschuiving naar het openbaar vervoer te bewerkstelligen, wil D66 steden autoluw maken en een stringent parkeerbeleid invoeren. D66 wil uitvoering van een zeer snel Rondje Randstad, met de kwaliteit van een hoge snelheidslijn.

Het effect van de kilometerheffing voor personenauto's wordt geschat op een afname van het aantal verreden kilometers met 6-9% (wat overeenkomt met circa 1,4 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie). Door de relatief lage kilometerheffing in het goederenwegvervoer in vergelijking tot de totale kilometerprijs in het goederenvervoer is het effect van de voorgestelde kilometerheffing op het goederenwegvervoer gering.

Van de voorgenomen investeringen in weginfrastructuur uit het MIT1999 voor de periode tot 2010 kan maximaal nog 3 miljard euro worden omgebogen naar uitgaven ten bate van het openbaar vervoer. D66 wil 1,2 miljard euro gebruiken voor de (gedeeltelijke) dekking van de kilometerheffing. Het resterende bedrag van 1,8 miljard euro over de periode tot 2010 (0,2 miljard euro per jaar) wordt besteed aan verkeersveiligheid en eventueel aan vervroegde uitvoering van investeringen in het openbaar vervoer. In de berekeningen wordt ervan uitgegaan dat de investeringen gelijkmatig worden verdeeld, dus dat 50% beschikbaar komt om het openbaar vervoer te verbeteren en 50% naar verkeersveiligheidsprojecten gaat. Tevens wil D66 0,5 miljard euro per jaar extra investeren in het openbaar vervoer ten opzichte van het referentiepad. In totaal is dus 0,6 miljard euro per jaar extra voor openbaarvervoerprojecten beschikbaar. Het geld wordt besteed aan de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer op nieuwbouwlocaties, een versnelde invoering van light rail-verbindingen en aan het Rondje Randstad.

De extra investeringen in openbaar vervoer leiden tot een toename van het openbaarvervoergebruik met naar schatting 2%. Daarbij geldt de kanttekening dat bij verbeteringen van het openbaar vervoer ongeveer drie van de tien nieuwe openbaarvervoerreizigers afkomstig zijn uit de auto, de rest van de toename komt op rekening van oorspronkelijke openbaarvervoerreizigers, die nu meer kilometers maken, of nieuwe openbaarvervoerreizigers. Omdat het aandeel van het openbaar vervoer in de totale personenmobiliteit iets meer dan 10% bedraagt, betekent dit uiteindelijk slechts een geringe afname van het autogebruik. Per saldo neemt het openbaarvervoergebruik toe en het autogebruik licht af, waardoor het milieueffect van de extra investeringen in openbaar vervoer marginaal zal zijn.

### *GroenLinks*

GroenLinks wil de externe kosten van verkeer en vervoer internaliseren. Dit resulteert in hogere autokosten en in een lastenverzwaring voor het goederenwegvervoer. Verder wil GroenLinks de autokosten variabiliseren en de schaarste op de weg beprijzen. Het privé-gebruik van zakenauto's wordt ontmoedigd. GroenLinks wil de aanleg van geplande weginfrastructuur waar mogelijk beperken en deze investeringen aanwenden voor verbetering van het openbaar vervoer. Ook wil GroenLinks het vervoer over binnenwateren stimuleren. GroenLinks wil dat voor andere sectoren dan het wegverkeer dezelfde fiscale regels gaan gelden, zoals voor de luchtvaart, de binnenvaart en voor de mobiele werktuigen zoals landbouwtractoren.

Het effect van de kilometerheffing voor personenauto's wordt geschat op een afname van 10-13% van het aantal verreden kilometers (2,3 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie).

Door de kilometerheffing op bestel- en vrachtauto's neemt het bestelautokilometrage met circa 1-2% af, het vrachtautokilometrage met 7-12%.

GroenLinks wil de auto van de zaak (waaronder de lease-auto) minder aantrekkelijk maken door de kilometers die in het woon-werkverkeer en voor privé-doeleinden worden afgelegd te beschouwen als loon in natura. Hiertoe moet worden geregistreerd welke kilometers niet-zakelijk zijn. Verder wil GroenLinks dat de onbelaste vergoeding van zakelijke kilometers gereden met een privé-auto door de werkgever wordt gehalveerd van 0,27 euro naar 0,14 euro/km. Door deze verlaging van de zakelijke kilometervergoeding wordt een auto van de zaak aantrekkelijker voor personen die een zakenauto in privé-bezit rijden (meer dan de helft van het aantal gereden kilometers zakelijk) en zal een verschuiving naar auto's van de zaak optreden. Per saldo heeft de combinatie van bovenstaande maatregelen geen effect op het autogebruik, wel op CO<sub>2</sub>-emissies (circa 0,2 miljard kg) doordat de zakenauto duurder wordt en dit een verschuiving naar goedkopere zuiniger voertuigen met zich mee brengt.

GroenLinks wil de maximumsnelheid op alle autosnelwegen in Nederland terugbrengen tot 100 km/u. Dit resulteert in een verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissie met circa 0,8 miljard kg.

GroenLinks wil dat alle manieren van vervoer de marginale externe kosten betalen. Voor het wegverkeer betekent dat een lastenverzwaring door middel van de kilometerheffing, voor het railvervoer betekent dit dat de huidige infraheffing voor personentreinen wordt verdubbeld en die voor goederentreinen wordt verzesvoudigd. Daarnaast wil GroenLinks heffingen instellen op NO<sub>x</sub>-emissies en geluid door treinen. Tegelijkertijd wil GroenLinks bonussen aan de vervoerders uitdelen per vervoerde reiziger, per reizigerkilometer en per tonkilometer. Dit systeem van heffingen en bonussen leidt per saldo tot een lastenverlichting voor het personenvervoer en een lastenverzwaring voor het goederenvervoer. Het personenvervoer per spoor zal hierdoor met 5-10% toenemen en het goederenvervoer per spoor zal met 10-25% afnemen. Het goederenvervoer over de weg en per binnenschip neemt hierdoor toe, het effect op de nationale emissies is desalniettemin verwaarloosbaar. Daarnaast wil GroenLinks voor dieseltreinen een emissieheffing invoeren. Deze heffing heeft betrekking op de NO<sub>x</sub>-emissie per kilometer en beoogt het gebruik van dieseltreinen te verminderen. In de effectberekening is verondersteld dat 50% van de dieseltreinen in 2010 is vervangen door elektrische treinen. Voorwaarde voor het invoeren van een emissieheffing is dat deze heffing geldt voor zowel Nederlandse als buitenlandse treinen.

GroenLinks wil waar mogelijk geplande weginfrastructuur schrappen. Behoudens evidente knelpunten ('flessenhalzen') wordt afgezien van het verbreden van snelwegen met extra rijstroken. In totaal komt hiermee in 2006 1,1 miljard euro vrij die zal worden aangewend om het openbaar vervoer te verbeteren. Daarnaast investeert GroenLinks in 2006 nog eens 0,8 miljard euro in verbetering van het openbaar vervoer. Deze verbeteringen bestaan uit het verbeteren van de bestaande infrastructuur, aanleg van vrije busbanen en light rail-systemen. Vluchstroken worden opengesteld voor het openbaar busvervoer.



De extra investeringen in openbaar vervoer leiden tot een toename van het openbaarvervoergebruik met naar schatting 8%. Daarbij geldt de kanttekening dat bij verbeteringen van het openbaar vervoer ongeveer drie van de tien nieuwe openbaarvervoerreizigers afkomstig zijn uit de auto. De rest van de toename komt op rekening van oorspronkelijke openbaarvervoerreizigers, die nu meer kilometers maken, of nieuwe openbaarvervoerreizigers. Omdat het aandeel van het openbaar vervoer in de totale personenmobiliteit iets meer dan 10% bedraagt, betekent dit uiteindelijk slechts een geringe afname van het autogebruik. Per saldo neemt het openbaarvervoergebruik toe en het autogebruik licht af, waardoor het milieueffect van de extra investeringen in openbaar vervoer marginaal zal zijn.

### *ChristenUnie*

In de visie van de ChristenUnie moet de overheid de burgers meer confronteren met de maatschappelijke kosten van mobiliteit, zoals files en vervuiling. Daarom wil de ChristenUnie verdere groei van de automobiliteit tegengaan door het autogebruik duurder te maken en het autobezit goedkoper (kilometerheffing). Daarnaast wil de ChristenUnie het openbaar vervoer stimuleren. Voor wat betreft het goederenvervoer wil de ChristenUnie goederenstromen proberen te weren die geen of weinig toegevoerde waarde voor de Nederlandse economie hebben. Voor het resterende deel wil de ChristenUnie zoveel mogelijk gebruik maken van binnenvaart en spoor en op termijn van ondergronds vervoer.

Het effect van de kilometerheffing voor personenauto's van de ChristenUnie wordt geschat op een afname van 6-10% van het aantal verreden kilometers (overeenkomend met 1,6 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie). Omdat buitenlandse voertuigen die in Nederland rijden geen kilometerheffing betalen, wil de ChristenUnie voor deze voertuigen een vignet verplicht stellen. Het vignet voorkomt bovendien dat Nederlandse bedrijven met een buitenlandse vestiging in Nederland voertuigen met een buitenlands kenteken kunnen gebruiken om op die manier de kilometerheffing te ontlopen. Het is nog niet duidelijk of de EU een dergelijk vignet wel zal toestaan. Door de relatief lage kilometerheffing op goederenwegvervoer van de ChristenUnie in vergelijking met de totale kilometerprijs in het goederenwegvervoer is het effect van dit voorstel gering.

De ChristenUnie wil de fiscale bijtelling voor zakenauto's vervangen door een systeem waarbij de privé- en woon-werkkilometers van zakenauto's worden beschouwd als loon in natura. Hoe minder privé-kilometers en hoe minder woon-werkkilometers, des te minder de bezitter van een zakenauto betaalt. Het effect wordt geschat op 0,3 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie.

De ChristenUnie wil het gebruik van klimaatneutrale brandstoffen en zogenoemde Zero Emission Vehicles (ZEV's) stimuleren. Daartoe worden klimaatneutrale brandstoffen zoals biodiesel en waterstof vrijgesteld van accijns en krijgen zeer zuinige (minder dan 3 liter per 100 km) auto's en ZEV's een korting op de BPM. De doelstelling is dat in 2006 ongeveer 2,5% van de fossiele brandstoffen vervangen is door biobrandstoffen.

Met de maatregel beoogt de ChristenUnie een aandeel van zeer zuinige personenauto's in de nieuwe verkopen te bereiken van 1%. Het aandeel ZEV's in de nieuwe verkopen wordt door de ChristenUnie beoogd op 0,25%. Op dit moment wordt een accijnsvrijstelling voor biobrandstoffen nog niet door de EU toegestaan, maar een ontheffende EU-richtlijn is inmiddels in voorbereiding.

De ChristenUnie wil de voorgenomen uitbreidingen van weginfrastructuur kritisch tegen het licht houden en meer prioriteit geven aan een betere benutting van het bestaande wegennet. Per 2006 komt hiermee in totaal 0,3 miljard euro vrij, wat door de ChristenUnie wordt aangewend om het openbaar vervoer te verbeteren. Daarnaast investeert de ChristenUnie aanzienlijk in een verdere verbetering van het openbaar vervoer, in 2006 oplopend tot een bedrag van jaarlijks circa 1 miljard euro. Onder het genoemde bedrag vallen investeringen in nieuw openbaar vervoer en een investering in het verhogen van de bovenleidingspanning om de capaciteit van het spoornet te vergroten.

De extra investeringen in openbaar vervoer leiden tot een geschatte toename van het openbaarvervoergebruik van naar schatting 6%. Daarbij geldt de kanttekening dat bij verbeteringen van het openbaar vervoer ongeveer drie van de tien nieuwe openbaarvervoerreizigers afkomstig zijn uit de auto. De rest van de toename wordt toegerekend aan oorspronkelijke openbaarvervoerreizigers, die nu meer kilometers maken, of nieuwe openbaarvervoerreizigers. Omdat het aandeel van het openbaar vervoer in de totale personenmobiliteit iets meer dan 10% bedraagt, betekent dit uiteindelijk slechts een geringe afname van het autogebruik. Per saldo neemt het openbaarvervoergebruik toe en het autogebruik licht af, waardoor het milieueffect van de extra investeringen in openbaar vervoer marginaal zal zijn.

## SP

Het beleid dient zich volgens het verkiezingsprogramma van de SP sterker dan nu te richten op een beperking van de mobiliteit. Dit geldt in de visie van de SP voor zowel het weg- als het vliegverkeer. De SP wil met een kilometerheffing een 'doordachter autogebruik' bewerkstelligen. De aanleg van rijkswegen dient waar mogelijk te worden beperkt. De SP wil de spoorwegen sterk in punctualiteit en comfort verbeteren en meer investeren in bus, tram en metro. Bezitters van grote wagenparken dienen een voorbeeldfunctie te vervullen wanneer het gaat om het gebruik van schone en zuinige voertuigen. De SP wil de aanleg van de Betuweroute stoppen en met het vrijgekomen geld het vervoer over de binnenwateren stimuleren. De luchtvaart moet worden ingekrompen worden door het aanbieden van goede vervanging door treinverkeer en door het stopzetten van onrechtvaardige subsidies aan de luchtvaart.

De SP wil de differentiatie van de kilometerheffing naar voertuiggewicht vergroten in vergelijking tot de differentiatie naar gewicht zoals in de MRB. Hierdoor ontstaat een stimulans tot de aankoop van lichtere en daarmee in het algemeen zuiniger auto's (circa 3%) die minder CO<sub>2</sub> emitteren. Het totale effect van de kilometerheffingsvariant van SP wordt geschat op 2 miljard kg CO<sub>2</sub>-emissiereductie. Door de relatieve lage kilometerheffing in het goederenwegvervoer in vergelijking tot de totale kilometerprijs in het

goederenvervoer is het effect van de voorgestelde kilometerheffing op goederenwegvervoer gering.

De SP wil eigenaren met meer dan 100 voertuigen, zoals bijvoorbeeld taxibedrijven, verplicht stellen om in 2006 2,5% van hun voertuigpark te hebben vervangen door ZEV's. Daartoe moeten jaarlijks 5-10% van de aankopen door deze zogenaamde fleet-owners bestaan uit ZEV's. De SP geeft aan dat dit aankooppercentage voor de periode 2006-2010 zal moeten worden gehandhaafd. Het aandeel van ZEV's in het voertuigpark van fleet-owners met meer dan 100 voertuigen bedraagt in 2010 dan circa 5%.

De SP wil jaarlijks circa 0,7 miljard euro investeren in verbetering en uitbreiding van het openbaar vervoer. Verder wil de SP 0,8 miljard euro van geplande investeringen in weginfrastructuur ombuigen naar openbaar vervoer. De extra investeringen in openbaar vervoer (1,5 miljard euro per jaar) leiden tot een toename van het openbaarvervoergebruik met naar schatting 6%. Daarbij geldt de kanttekening dat bij verbeteringen van het openbaar vervoer ongeveer drie van de tien nieuwe openbaarvervoerreizigers

### Internationale maatregelen

De beoordeelde partijen willen veelal ook maatregelen nemen waarover op internationaal niveau moet worden besloten, namelijk:

#### PvdA

- accijns op kerosine (mondiaal, niveau huidige benzineaccijns) circa 0,60 euro per liter;
- verdere aanscherping Europese emissie-eisen personenauto's (halvering NO<sub>x</sub> en fijn stof-emissienormen voor dieselpersonenauto's ten opzichte van Euro4-normen vanaf 2005).

#### D66

- Europese accijns op kerosine op het niveau van de huidige benzineaccijns (circa 0,60 euro per liter);
- BTW op vliegtickets voor vluchten binnen Europa.

#### GroenLinks

- CO<sub>2</sub>-emissienormen voor wegvoertuigen;
- CO<sub>2</sub>-emissienormen binnenvaartschepen, vliegtuigen en treinen;
- mondiale accijns op kerosine (niveau van benzine) circa 0,60 euro per liter;
- BTW op vliegtickets (mondiaal);
- accijnsvrijstelling voor de beroepsbinnenvaart opheffen;
- snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtauto's (tot 12 ton GVW);
- verplichtstellen van het gebruik van laagzwavelige diesel (50 ppm) door de binnenvaart.

#### ChristenUnie

- mondiaal in te voeren accijns op kerosine, op het niveau van de huidige benzineaccijns in Nederland (circa 0,60 euro per liter);
- mondiaal in te voeren BTW op vliegtickets.

#### SP

- CO<sub>2</sub>-emissienormen voor lucht- en scheepvaart;
- mondiale accijns op kerosine circa 0,60 euro per liter;
- BTW op vliegtickets (mondiaal);
- heffing op vluchten korter dan 500 km.

Dergelijke internationaal afhankelijke maatregelen zijn niet meegenomen in de beoordeling van de verkiezingsprogramma's. Het effect van een accijns op kerosine op de Nederlandse CO<sub>2</sub>-emissies is gering. Dit komt doordat internationale luchtvaartemissies niet aan individuele landen worden toegerekend. Het effect van een mondiale kerosineaccijns (PvdA, ChristenUnie, Groenlinks en SP) op het aantal vluchten van en naar Schiphol wordt ingeschat op een reductie van circa 20%. De brandstofafzet op Schiphol aan de internationale luchtvaart zal naar schatting met bijna 30% afnemen, wat overeenkomt met een emissiereductie van circa 4 miljard kg CO<sub>2</sub> op mondiale schaal. Het effect van een Europese kerosineheffing en BTW-heffing op vliegtickets (D66) wordt lager ingeschat: de reductie van het aantal vluchten van en naar Schiphol wordt geraamd op 13%. De brandstofafzet op Schiphol aan de internationale luchtvaart neemt met bijna 7% af, wat overeenkomt met een emissiereductie van circa 1 miljard kg CO<sub>2</sub> op mondiale schaal.

afkomstig zijn uit de auto. De rest van de toename komt op rekening van oorspronkelijke openbaarvervoerreizigers, die nu meer kilometers maken, of nieuwe openbaarvervoerreizigers. Omdat het aandeel van het openbaar vervoer in de totale personenmobiliteit iets meer dan 10% bedraagt, betekent dit uiteindelijk slechts een geringe afname van het autogebruik. Per saldo neemt het openbaarvervoergebruik toe en het autogebruik licht af, waardoor het milieueffect van de extra investeringen in openbaar vervoer marginaal zal zijn.

### 3.3 Afvalproductie

Het Nederlandse afvalbeleid is in eerste instantie gericht op het voorkómen van het ontstaan van afval (preventie). Na preventie is het streven om zoveel mogelijk van het resterende afval te recyclen en wanneer dat niet mogelijk is, is het beleid erop gericht om afval te verbranden (zo mogelijk met terugwinning van energie). Storten van afval is de laatste optie. In 2001 heeft het kabinet het Landelijk Afval Beheersplan uitgebracht, waarin het afvalbeleid voor de komende periode is uitgewerkt. In de verkiezingsprogramma's van de beoordeelde partijen wordt met name aandacht besteed aan vermindering van de productie van verpakkingsmaterialen. Hierbij kan gedacht worden aan statiegeldsystemen, retourpremies en belastingen op verpakkingsmaterialen. Door dergelijke maatregelen kan het ontstaan van (zwerf-)afval worden tegengegaan en kan tevens een reductie in de CO<sub>2</sub>-emissies optreden.

De PvdA en GroenLinks introduceren een belasting op éénmalige drankverpakkingen, waardoor meervoudig gebruik van herbruikbare verpakkingen (kleine petflesjes, wijnflessen) wordt gestimuleerd en gebruik van niet-herbruikbare verpakkingen (blik, karton) wordt ontmoedigd. D66 wil statiegeld invoeren op kleine verpakkingen om het zwerfafval terug te dringen. De ChristenUnie wil alleen statiegeld invoeren op kleine petflesjes, om hergebruik te stimuleren en het zwerfafval terug te dringen.

#### *PvdA*

De PvdA stelt een belasting op verpakkingsmateriaal voor. Daarbij kiest zij voor de Deense variant (Bergsma *et al.*, 2001), waarbij eenmalige verpakkingen worden belast (karton, blik, kleine petflessen en wijnflessen). De kosten hiervan zullen in eerste instantie door de producenten van verpakkingsmaterialen moeten worden gedragen, die het vervolgens kunnen doorberekenen aan de consumenten. Door de voorgestelde belastingmaatregel zal de CO<sub>2</sub>-emissie naar verwachting met 0,07 miljard kg afnemen en het afval met 5 miljoen kg. De opbrengsten voor de overheid (met inachtneming van gedragseffecten) is ongeveer 75 miljoen euro. De invoeringskosten van zo'n systeem voor het bedrijfsleven bedragen 48 miljoen euro.

#### *D66*

D66 wil statiegeld invoeren op kleinverpakkingen (blik, kleine petflesjes). De kosten hiervan worden in eerste instantie gedragen door de consument. Een goed werkend statiegeldsysteem zorgt ervoor dat eenmalige verpakkingen worden vervangen door meer-

voudig navulbare verpakkingen (glas voor bier en meervoudig te gebruiken petflesjes voor frisdrank, bronwater en sportdrank). In dat geval zal de CO<sub>2</sub>-emissie ongeveer 0,09 miljard kg lager liggen en zal de afvalproductie met ongeveer 2,5 miljoen kg afnemen. In Noorwegen is ervaring opgedaan met een dergelijk statiegeldsysteem (Bergsma *et al.*, 2001). De statiegeldtarieven zullen ongeveer op het Noorse niveau moeten liggen om een goed functionerend systeem in stand te houden. Dit betekent voor petflesjes 20 eurocent, voor stalen blikjes 7 eurocent en voor aluminium blikjes 10 eurocent. De kosten voor het bedrijfsleven om het systeem op te zetten bedragen ongeveer 35 miljoen euro.

### **GroenLinks**

GroenLinks wil een belasting introduceren op eenmalig gebruikte verpakkingen, met als doel deze zoveel mogelijk te vervangen door meervoudig navulbare verpakkingen. Voor kleine verpakkingen van frisdranken bestaat nu nog geen systeem van navulbare verpakkingen. De petflesjes die momenteel worden gebruikt zijn daar wel geschikt voor. Voor wijnflessen moet het tarief voldoende hoog zijn om een retoursysteem aantrekkelijk te maken. GroenLinks gaat uit van belastingtarieven die ongeveer gelijk zijn aan de Noorse tarieven (Bergsma *et al.*, 2001). In Noorwegen blijken deze tarieven hoog genoeg om petflesjes met statiegeld op de markt te doen introduceren. Verondersteld is dat de andere tarieven ook voldoende hoog zijn om van eenmalige verpakkingen over te stappen naar meervoudige verpakkingen. In dat geval zal de CO<sub>2</sub>-emissie met 0,16 miljard kg en het afval met 7,5 miljoen kg afnemen. De extra opbrengsten voor de overheid bedragen ongeveer 250 miljoen euro. De kosten voor het bedrijfsleven voor het opzetten van een retoursysteem voor petflesjes bedragen 35 miljoen euro.

### **ChristenUnie**

De ChristenUnie wil eenmalige petflesjes vervangen door navulbare statiegeldflesjes. De kosten hiervan komen in eerste instantie ten laste van de consument. Momenteel worden jaarlijks circa 205 miljoen kleine petflesjes (van 0,3-0,5 liter) gebruikt, vooral voor frisdranken. Wanneer alle petflesjes meerdere malen gebruikt zouden worden leidt dit tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 0,03 miljard kg en tot een afvalreductie van 0,3 miljoen kg. Ervaring in Noorwegen toont dat bij een belasting van 20 eurocent op petflesjes het bedrijfsleven navulbare petflesjes op de markt introduceert (Bergsma *et al.*, 2001). Verwacht mag worden dat het statiegeld op petflesjes ongeveer op dat bedrag moet liggen om effect te hebben. De kosten voor bedrijven om een retoursysteem op de zetten bedragen circa 35 miljoen euro. Door statiegeld te heffen op petflesjes mag enige substitutie worden verwacht van petflesjes naar blik. Hiervan is in de berekeningen afgezien.

### **SP**

De SP heeft in haar verkiezingsprogramma geen afvalmaatregelen opgenomen.



## 4 LANDBOUW, VERZURING EN VERMESTING

### 4.1 Landbouw

#### 4.1.1 Vergelijking tussen de partijen

D66, GroenLinks en PvdA volgen in hun visie de gangbare trend in het denken op de toekomst van het landbouwbeleid van de Europese Unie (EU): afbouw van de prijs-ondersteuning en het koppelen van inkomenssteun aan randvoorwaarden met betrekking tot milieu, natuur en landschap. Van deze partijen heeft GroenLinks haar plannen voor het EU-landbouwbeleid het meest concreet ingevuld. De ChristenUnie en de SP kiezen voor een andere lijn. Deze partijen willen behoud en versterking van productie-beheersing en kostendekkende prijzen voor boeren en tuinders, ter compensatie van de hoge eisen aan dierenwelzijn en milieu en van de hoge grond- en loonkosten. De verschillende visies bieden bij alle partijen voldoende aanknopingspunten voor milieuwinst, de omvang daarvan hangt af van de precieze invulling.

GroenLinks kiest voor een vrij zware inzet van milieuheffingen en fiscale voordelen voor milieuvorlopers. Daarmee boekt GroenLinks milieuwinst op het gebied van mest, ammoniak en bestrijdingsmiddelen (*tabel 4.1*). Een aandachtspunt bij deze aanpak is een mogelijk gebrek aan draagvlak en financiële draagkracht in de landbouwsector. Dat geldt ook voor de voornemens van D66. Dit risico is te vermijden door een groter deel van de heffingen terug te sluizen en er voor zorgen dat alle bedrijven hiervoor in aanmerking kunnen komen, dus ook de ‘achterblijvers’ op milieugebied.

Alle partijen geven speciale aandacht aan de biologische landbouw en stellen aanvullende maatregelen voor. Het ministerie van LNV heeft als doelstelling dat de biologische landbouw in 2010 10% van het totale landbouwareaal beslaat. Dat is een ambitieuze doelstelling, waarvan op dit moment nog niet goed is aan te geven of die met het vastgestelde beleid zal worden gerealiseerd. De kans om deze doelstelling te halen is het

*Tabel 4.1 Beoordeling **landbouw** bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.*

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
Reductie					
- Ammoniak (mln kg)	1	7	11	1	.
- Bodembelasting					
nitraat (mln kg N)			17		
fosfaat (mln kg P)	1	5	11	2	.
- Bestrijdingsmiddelengebruik	+	=/+	+	=	+
Areaal biologische landbouw	=/+	=/+	++	+	+

grootst met het voorgestelde maatregelenpakket van GroenLinks, op enige afstand gevolgd door dat van de SP en de ChristenUnie.

### 4.1.2 Probleemschets en referentiepad

Land- en tuinbouwproductie gaan gepaard met emissies. De belangrijkste zijn die van ammoniak, nitraat en fosfaat uit dierlijke mest en kunstmest, en de emissie van bestrijdingsmiddelen. Deze emissies kunnen – afhankelijk van omvang en locatie – leiden tot schade aan natuur en/of gezondheid van mensen.

Voor *ammoniak* staat een doelstelling in het NMP4: 100 miljoen kg in het jaar 2010, waarvan 86 miljoen kg uit de landbouw. Het Nederlandse emissieplafond voor ammoniak, zoals vastgelegd in de zogeheten NEC-directive (National Emission Ceilings; in november 2001 van kracht geworden) van de EU, is wat ruimer: 128 miljoen kg ammoniak, waarvan 115-120 miljoen kg uit de landbouw. Het in gang gezette mestbeleid en de AMvB Huisvesting veehouderij (2001) zorgen ervoor dat het NEC-emissieplafond voor 2010 voor Nederland in het referentiepad al wordt gehaald. Dat geldt niet voor de NMP4-doelstelling. Overigens wordt zelfs bij realisatie van het NMP4-doel voor 2010 bijna 80% van de in Nederland aanwezige natuur niet duurzaam beschermd. Om de langetermijn ambitie van het NMP4 - 95% van de Nederlandse natuur wordt duurzaam beschermd tegen verzuring en vermeting - te kunnen halen, zal de emissie van ammoniak (en andere verzurende stoffen) nog aanzienlijk verder moeten worden gereduceerd (RIVM, 2001b).

De kwaliteitsnormen voor *nitraat en fosfaat* in zoet oppervlaktewater zijn 2,2 mg N per liter en 0,15 mg P per liter (zomergemiddelden). Er wordt nog gewerkt aan differentiatie van deze normen. Voor grondwater geldt 50 mg nitraat per liter als belangrijke bovengrens. Een beleidstekort doet zich als eerste voor bij het ondiepe grondwater onder de uitspoelingsgevoelige zandgronden (RIVM, 2002). De kwaliteit van het drinkwater dat gewonnen wordt uit het diepere grondwater, is mede door het mestbeleid wel gegarandeerd als gevolg van nitraatafbraak in de ondergrond. De mate van overschrijding van de normen voor oppervlaktewater neemt weliswaar af, maar langzaam. Dit komt vooral door fosfaatophoping uit het verleden (naijling).

Om de problemen die samenhangen met het gebruik van *bestrijdingsmiddelen* te kunnen verminderen, is het van belang dat boeren en tuinders er minder afhankelijk van worden. De nota Zicht op gezonde teelt (2001) noemt drie doelstellingen: de landbouw moet het gebruik van bestrijdingsmiddelen verminderen, de emissies verder terugdringen, en de huidige wet- en regelgeving beter naleven. Dit moet uiteindelijk leiden tot een reductie van de milieueffecten die samenhangen met het gebruik van bestrijdingsmiddelen met 75% in 2005 en 95% in 2010 (beide ten opzichte van 1998). In hoeverre deze doelen zullen worden gehaald is nog niet bekend. In 2004 zal het nieuwe gewasbeschermingsbeleid voor het eerst worden geëvalueerd. Eén van de middelen om de doelen dichterbij te brengen is certificering van bedrijven: in 2005 zou 90% van alle landbouwbedrijven moeten zijn gecertificeerd.



Eén van de middelen die de overheid inzet om emissies vanuit de landbouw te verminderen is stimulering van de *biologische land- en tuinbouw*. Biologische landbouw is een belangrijke schakel in de transitie naar duurzame landbouw (VROM, 2001a). Het ministerie van LNV heeft als doelstelling dat in 2010 het areaal biologische landbouw 10% van het totale landbouwareaal beslaat.

In het referentiep pad zijn de volgende op de landbouw gerichte maatregelen of ontwikkelingen meegenomen:

- Ontwikkeling van areaal en veestapel onder invloed van het mestbeleid. Hierbij zijn inbegrepen het effect van de verliesnormen uit het Mineralenaangiftesysteem (MINAS) voor het jaar 2003, de invoering van het systeem van Mestafzetovereenkomsten en het vervallen van dierrechten per 2005. Door deze beleidsmaatregelen daalt tussen 2000 en 2010 de landelijke bodembelasting (aanvoer meststoffen minus gewasopname) van 414 naar 200 miljoen kg N en van 50 naar 27 miljoen kg P.
- Een ammoniakemissie uit de landbouw van 115 miljoen kg ammoniak in 2010 (tegen 147 miljoen kg in 2000), waarbij de nieuwe AMvB Huisvesting veehouderij is meegenomen. Volledige emissiearme mestaanwending is nog niet inbegrepen. Waarschijnlijk wordt dit al zonder inzet van extra beleid (autonoom) gerealiseerd.
- Bestrijdingsmiddelenbeleid conform de beleidsnota Zicht op gezonde teelt (LNV, 2001a), met uitzondering van de aangekondigde heffing op bestrijdingsmiddelen omdat deze in de notitie Fiscaliteit, landbouw- en natuurbeleid (LNV, 2001b) nog niet is ingevuld.
- Stimulering van de biologische landbouw conform de beleidsnota Biologische landbouw 2001-2004 (LNV, 2000b) en de bijbehorende financiële middelen.

Voor wat betreft het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid van de EU wordt in het referentiep pad uitgegaan van voortzetting van het huidige beleid, hoewel het denken in de EU is gericht op het afbouwen van prijsondersteuning en gedeeltelijke compensatie door inkomenssteun. De inkomenssteun zal in toenemende mate worden verbonden aan milieueisen en aan vergoedingen voor onderhoud van natuur en landschap.

### 4.1.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De PvdA streeft naar een vitaal platteland, waarbij een sterke, meer biologische landbouw en toerisme een rol spelen. Daarbij is volgens de PvdA een bredere economische basis nodig op het platteland (bijvoorbeeld ICT). Melkveehouderij en akkerbouw spelen een belangrijke rol bij de bescherming van het open karakter van het platteland. Prijssteun wordt vervangen door inkomenssteun, die mede afhankelijk wordt van milieu- en natuurprestaties. De PvdA stelt verder belang in veilig en hoogwaardig voedsel, waarbij in de prijs van voedsel de milieukosten worden doorberekend. Omdat de landbouw in een internationale markt opereert zal dit laatste niet altijd mogelijk zijn. Het handhaven van inkomenssteun – zoals de PvdA voorstelt – is daarom een belangrijk hulpmiddel om

toch milieumaatregelen te kunnen nemen. De PvdA volgt in haar visie de gangbare trend in het denken over het EU-landbouwbeleid: een verschuiving van prijs- naar inkomensondersteuning, en het stellen van voorwaarden aan de inkomenssteun. Dit biedt goede mogelijkheden voor milieuwinst door de landbouw in de toekomst.

De PvdA stelt de volgende maatregelen voor (met tussen haakjes de bijbehorende jaarlijkse uitgaven of inkomsten voor de rijksoverheid):

- Om de milieukwaliteit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te verbeteren worden rond de EHS verstorende activiteiten gesaneerd en agrarisch natuurbeheer bevorderd (uitgaven 20 miljoen euro, voor verzuring, vermisting en verdroging).
- Heffing op bestrijdingsmiddelen van 9 euro per kg werkzame stof, met terugsluizing voor het stimuleren van innovatie en geïntegreerde teelt (inkomsten 100 miljoen euro, uitgaven 100 miljoen euro).
- Extra budget voor omschakeling naar biologische landbouw. De PvdA heeft als idee om het geld in te zetten als beurs (bedrag om niet) en rentedragende lening. De lening moet pas worden afgelost als er inkomen binnenkomt op het bedrijf (uitgaven 23 miljoen euro).

De voorgestelde bestrijdingsmiddelenheffing leidt tot vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen in de orde van grootte van 5 à 10%. Elk bestrijdingsmiddel verschilt in milieuschadelijkheid. Afhankelijk van de precieze invulling van de heffing kunnen verschuivingen tussen middelen plaatsvinden, waardoor de verandering in milieueffect niet per se hoeft overeen te komen met de reductie in het gebruik. Het directe effect van de heffing op het verbruik wordt als positief beoordeeld. Door het terugsluizen van de heffingsopbrengsten via ondersteuning van innovatie en ontwikkeling van geïntegreerde teelt, krijgt de agrariër financiële ondersteuning om te investeren in meer milieuvriendelijke productiewijzen.

Wat betreft de biologische landbouw richt de PvdA zich met name op de aanbodzijde van deze markt. Zij is het niet eens met de huidige beleidsvoornemens waarin de subsidie voor omschakeling van traditionele naar biologische landbouw wordt afgebouwd. De twee door de PvdA voorgestelde maatregelen zullen een licht stimulerend effect op de biologische landbouw hebben.

De PvdA ondersteunt het ingezette mest- en ammoniakbeleid. Aanvullend stelt ze budget beschikbaar voor het saneren van veehouderijbedrijven in zones rond de EHS. Dit levert een reductie op van ongeveer 1 miljoen kg P en 1 miljoen kg  $\text{NH}_3$ .

## **D66**

D66 wil het Europese landbouwbeleid hervormen: lagere prijs- en inkomensondersteuning en voor beperkte duur. Milieukosten moeten worden verrekend in de prijs van producten, en subsidies concentreren zich alleen op innovaties. D66 wil dat de grondgebonden landbouw een belangrijke rol blijft spelen bij de instandhouding van het Nederlandse cultuurlandschap, boeren moeten daarvoor landschapspremies krijgen (50

miljoen euro per jaar). Voedselveiligheid moet vanzelfsprekend zijn en weidegang moet in de visie van D66 gelden voor alle diersoorten en er worden maxima gesteld aan transportafstanden van dieren. Deze visie biedt aanknopingspunten voor milieuwinst door de landbouw. De benadering heeft als risico dat de kosten van de landbouwproductie in de EU zullen toenemen (de milieukosten moeten immers betaald worden), terwijl dit niet in de productprijzen kan worden doorberekend. Concurrenten buiten de EU kennen immers lagere milieukosten en bovendien vallen prijs- en inkomenssteun weg. Om dit risico weg te nemen wil D66 desnoods importheffingen in het leven roepen, waarmee oneerlijke concurrentie moet worden tegengegaan.

D66 stelt de volgende maatregelen voor (met tussen haakjes de bijbehorende jaarlijkse uitgaven voor of inkomsten van de rijksoverheid):

- Sociale saneringsregeling boeren, onder andere voor veehouderijen rond natuur (uitgaven 75 miljoen euro).
- Heffing op bestrijdingsmiddelen van 9 euro per kg werkzame stof (inkomsten 100 miljoen euro).
- Ondersteuning biologische landbouw, met name om afspraken tussen biologische boeren en tuinders en afnemers te maken (50 miljoen euro).

De sociale saneringsregeling voor boeren is geïnterpreteerd als derde en volgende tranches van de Regeling beëindiging veehouderij, met een budget van 75 miljoen euro per jaar in de periode 2003-2010. Gerekend is met een rijksbijdrage per mestproductie-recht die tweemaal zo hoog is als in de tweede tranche. Hiervoor zijn drie redenen. Ten eerste zullen de economisch goed draaiende intensieve veehouders overblijven en die zullen zich minder snel laten uitkopen. Ten tweede wil D66 het geld met name rond kwetsbare natuurgebieden inzetten, wat de benodigde prijs daar zal opdrijven. Ten derde is het de vraag of de provincies ook bij derde en volgende tranches volledig willen meefinancieren, zoals tot nu toe is gebeurd in het kader van de zogeheten 'ruimte voor ruimte'-regeling (sloopvergoedingen). Met deze invulling zal de ammoniakemissie met 7 miljoen kg NH<sub>3</sub> dalen, en de fosforaanvoer met 5 miljoen kg P.

De voorgestelde bestrijdingsmiddelenheffing leidt tot een vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen in de orde van grootte van 5 à 10%. Elk bestrijdingsmiddel verschilt in milieuschadelijkheid. Afhankelijk van de precieze invulling van de heffing kunnen er verschuivingen tussen middelen plaatsvinden, waardoor de verandering in milieueffect niet per se hoeft overeen te komen met deze reducties. Het directe effect van de heffing op het verbruik wordt als positief beoordeeld. Behalve ondersteuning van biologische landbouw, stelt D66 geen aanvullende stimuleringsmaatregelen voor op het gebied van gewasbescherming.

### ***GroenLinks***

GroenLinks wil voorkomen dat het landelijk gebied verder verstedelijkt of wordt bepaald door agrarische megabedrijven. Kleine bedrijven spelen een belangrijke rol in het behoud van natuur en cultuurhistorie, en moeten daarom worden ondersteund in het

verbreden van hun inkomstenbronnen. GroenLinks pleit voor een moderne voedselproductie die zoveel mogelijk gebruik maakt van natuurlijke processen. Zo zal de biologische landbouw fors moeten worden gestimuleerd. Normen voor dierenwelzijn moeten zo worden vastgesteld dat de eigenwaarde van dieren wordt gerespecteerd en aan soortspecifieke behoeften tegemoet wordt gekomen. Genetische manipulatie in de voedselvoorziening moet worden verboden. GroenLinks pleit voor een ander gemeenschappelijk EU-landbouwbeleid: export- en productgerelateerde subsidies worden verlaagd en vervangen door landbouwmilieumaatregelen, productiebeheersing blijft bestaan en inkomenstoelagen worden gekoppeld aan scherpere milieuvorwaarden. Het GroenLinks-pakket bevat een scala aan financiële en fiscale instrumenten, zowel heffingen en BTW-verhogingen voor niet-duurzame productie, als stimulansen voor voorlopers.

GroenLinks pleit voor een natuurlijke landbouw en zet hiervoor met name financiële instrumenten in, die voor een deel gekoppeld zijn aan verandering van het EU-landbouwbeleid. De invulling door GroenLinks van het toekomstige EU-landbouwbeleid en het gebruik van de nationale beleidsruimte binnen het huidige landbouwbeleid bieden zowel aanknopingspunten voor milieuwinst op de lange termijn als concrete milieuwinst op de korte termijn. De milieuwinst op korte termijn wordt deels behaald door de inzet van financiële instrumenten. Een aandachtspunt hierbij is dat door de inzet van hoge heffingen op kunstmest en bestrijdingsmiddelen versus (directe of indirecte) beloning van milieuvorlopers inkomensoverdrachten ontstaan van gangbare naar biologische (of anderszins milieuvriendelijke) bedrijven. Dat is ook nodig, anders zou er geen regulerende werking van de heffingen uitgaan. Door de overdrachten bestaat echter het risico dat zowel het draagvlak voor het milieubeleid als de ruimte voor milieuinvesteringen bij gangbare bedrijven onder druk komen te staan.

GroenLinks stelt een aanzienlijk aantal maatregelen voor, waarbij onderstaande maatregelen in de beoordeling zijn meegenomen (met tussen haakjes bijbehorende jaarlijkse uitgaven of inkomsten voor de rijksoverheid):

- Fosfaatkunstmest onder MINAS. Verliesnormen op droge zandgronden verlaagd tot 125 kg N/ha grasland, en 35 kg N/ha bouwland, op overige zandgronden tot 175 kg N/ha grasland en 40 kg N/ha bouwland. Krimp van de veestapel, gedeeltelijk door generieke korting van 10% van de varkensrechten, gedeeltelijk door gerichte opkoop van dierrechten op maximaal één km van natuurgebieden (uitgaven eenmalig 100 miljoen euro voor opkoop dierrechten).
- 'Cross compliance', oftewel uitbreiding van de milieuraandvoorwaarden die zijn gekoppeld aan de inkomenssteun van de EU. Het gaat om GLP-maatregelen ('goede landbouwpraktijk'): bemestingsvrije zone van 50 cm langs slootkanten, geen fosfaatkunstmest op fosfaatverzadigde gronden, geen najaarsbemesting, bodembedekkers onder maïs, voor akkerbouw verplicht gebruik van 50% dierlijke mest en eiwitarm veevoer.
- Verplichting voor melkveehouders om of emissiearme stallen te bouwen of hun koeien meer te weiden en voermaatregelen te nemen (te controleren via ureumgetal in de melk).

- Gebiedsgerichte maatregelen: dier ‘stand still’ in een zone van 250 m rond alle kwetsbare en zeer kwetsbare natuurgebieden, en emissie ‘stand still’ in een zone van 250 tot maximaal 500 m.
- Windsingels en bomenrijen als biofilter rond stallen, vanaf 2003 verplicht opgenomen in nieuwe/gewijzigde milieuvergunning, vooral in zone van 250 m rond natuur (uitgaven 6 miljoen euro).
- Per 2006 een heffing op bestrijdingsmiddelen (9 euro per kg werkzame stof) en op kunstmest (1 euro per kg N en P) (inkomsten 430 miljoen euro).
- Heffingen van 1,5 euro per kg vlees, met vrijstelling voor Eko- en scharreelproducten (inkomsten 720 miljoen euro).
- BTW-tarief voor vlees naar het hoge tarief, voor Eko- en scharreelproducten blijft het laag (inkomsten ongeveer 1 miljard euro).
- Duurzame consumptieheffingskorting met een systeem van Eco-miles (inkomstenderving 250 miljoen euro).
- Sterkere regie vanuit een (tijdelijke) LNV-directie Biologische landbouw.
- Verhoging van het onderzoeks-, voorlichtings- en onderwijsbudget van LNV dat gericht is op biologische landbouw (uitgaven 6 miljoen euro).
- Hogere vergoedingen voor de Regeling stimulering biologische productie (RSBP) en uitbreiding met varkens- en pluimveehouderij, daarnaast extra investeringssubsidie biologische varkens- en pluimveehouderij (totaal uitgaven 90 miljoen euro).
- Biologische producenten en degenen die voldoende scores in het zogeheten Duurzame Ondernemers Punten systeem worden fiscaal bevoordeeld via de Duurzame Ondernemers Aftrek (DOA), evenals de industrie en de detailhandel voor zover zij biologisch verwerken/verkoppen (inkomstenderving 250 miljoen euro).
- Aanstellen van ketenmanagers die als doel hebben afzetconvenanten tussen leveranciers en retailers af te sluiten (uitgaven 6 miljoen euro).
- Supermarkten worden verplicht in hun jaarverslag te publiceren over hun omzet aan biologische producten.
- Stimuleren dat in de Raad van Commissarissen van supermarktketens en toeleverende bedrijven ook vertegenwoordigers van milieu- en consumentenorganisaties zitten.
- Stimuleren van biologische catering, via een convenant tussen overheid, horeca en biologische landbouworganisaties.
- Consumentenvoorlichting over biologisch varkens- en pluimveevlees, invoering van een Wet op de consumenteninformatie.
- Wetgeving voor een gegarandeerd gentechvrije voedselketen.

Naast deze maatregelen stelt GroenLinks voor de directe inkomenssteun aan de landbouw generiek af te romen (de zogeheten ‘modulatie’): 3% in 2003, 4% in 2004, 5% in 2005 en zo verder. De inkomsten worden – aangevuld met budget van het Rijk – met name gebruikt voor agrarisch natuurbeheer en landschapsbeheer.

Door de heffing op gangbaar vlees zal de binnenlandse varkens- en pluimveestapel dalen, doordat de totale vleesconsumptie zal afnemen. Verondersteld is een daling met 5% ten opzichte van de prognose voor 2002 in de nieuwe middellange termijn scena-

rio's (CPB/RIVM, 2002). Ook zonder de heffing zou de veestapel enigszins dalen, als gevolg van aanscherping van de verliesnormen in het MINAS. Op zijn beurt wordt MINAS weer ondersteund door de kunstmestheffingen, waarbij met name van de fosfaatheffing een additioneel effect wordt verwacht. De stikstofheffing zal voor een deel leiden tot verschuiving naar de teelt van stikstofbindende gewassen als vervanger van kunstmest. Ook 'cross compliance' draagt bij aan een lagere fosfaataanvoer, vooral als gevolg van reductie van het gebruik van fosfaatkunstmest op snijmaïs. Het effect van de door GroenLinks voorgestelde biofilters rond stallen, als maatregel om de effecten van emissies tegen te gaan door een deel vroegtijdig af te vangen, is nog niet met metingen vastgesteld.

Geraamd wordt dat het totale pakket van voorgestelde maatregelen een reductie oplevert van 17 miljoen kg N, 11 miljoen kg P en 11 miljoen kg  $\text{NH}_3$ .

De voorgestelde bestrijdingsmiddelenheffing leidt tot vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen in de orde van grootte van 5 à 10%. Elk bestrijdingsmiddel verschilt in milieuschadelijkheid. Afhankelijk van de precieze invulling van de heffing kunnen er verschuivingen tussen middelen plaatsvinden, waardoor de verandering in milieu-effect niet per se hoeft overeen te komen met deze reducties. Het directe effect van de heffing op het verbruik wordt als positief beoordeeld. Een ander positief punt is dat GroenLinks ook stimulerende maatregelen neemt, zoals een aanzienlijk budget voor de DOA voor milieuvoorlopers.

GroenLinks heeft een evenwichtig pakket samengesteld voor stimulering van de biologische landbouw, met zowel aandacht voor het stimuleren van het aanbod van als van de vraag naar biologische producten. De meest effectieve maatregelen zijn het extra budget voor de omschakelingsregeling (RSBP), de heffingen op kunstmest en bestrijdingsmiddelen, en het pakket aan productprijsingrepen (verbruikersbelasting vlees, hoog BTW-tarief vlees, consumptieheffingskorting).

Samengevat onderscheidt GroenLinks zich in haar visie door concrete invulling van voorstellen voor omvorming van het EU-landbouwbeleid, en door het stimuleren van het gebruik van natuurlijke processen in de landbouw, met de biologische landbouw als belangrijk voorbeeld. GroenLinks zet sterk in op financiële instrumenten, waarvan een significant milieueffect mag worden verwacht. Een aandachtspunt hierbij is het optreden van indirecte inkomensoverdrachten van gangbare naar biologische boeren. Dat zal het draagvlak voor milieubeleid binnen de landbouw niet ten goede komen. Een pakket concreet ingevulde maatregelen op het gebied van mest en ammoniak leidt tot extra emissiereductie ten opzichte van het referentiepad. Ook de bestrijdingsmiddelenheffing en de stimulering van 'voorlopers' zal leiden tot extra reductie. De voorgestelde maatregelen ter stimulering van de biologische landbouw hebben een groot effect ten opzichte van het beleid in het referentiepad. De meest effectieve maatregelen zijn het extra budget voor de omschakelingsregeling (RSBP), de heffingen op kunstmest en bestrijdingsmiddelen, en het pakket aan ingrepen in de consumentenprijzen voor gangbare en biologische producten.

## *ChristenUnie*

De ChristenUnie kiest voor behoud en versterking van productiebeheersing (melk- en suikerquota, braaklegging van landbouwgrond) en een blijvende bescherming van de landbouwsector in de EU. Zij gaat daarmee in tegen de trend van liberalisering van de wereldhandel, omdat de lage wereldmarktprijzen aan de boeren en tuinders onvoldoende beloning geven voor de hoge eisen waaraan de productie in Nederland moet voldoen. De productiekosten in Nederland zijn hoog door eisen aan dierenwelzijn en milieu, en hoge grond- en loonkosten. Lage productprijzen als gevolg van liberalisering vergroten volgens de ChristenUnie de drang tot intensivering en schaalvergroting en zetten de perspectieven van de grondgebonden landbouw onder druk. De grondgebonden landbouw is van belang voor het beheer van de groene ruimte en het (cultuur)landschap. De ChristenUnie wil de landbouw een beloning geven voor extra milieu- en dierenwelzijneisen en voor natuur- en landschapsonderhoud.

Concreet stelt de ChristenUnie de volgende maatregelen voor (met tussen haakjes bijbehorende jaarlijkse uitgaven of inkomsten voor de rijksoverheid):

- Behoud van dierrechten na 2005 (geen overheidsuitgaven).
- Een premie van 2 euro per kg fosfaat voor boeren die – inclusief fosfaatkunstmest – een fosfaatverlies realiseren van minder dan 20 kg fosfaat per ha (uitgaven 16 miljoen euro).
- Een bestrijdingsmiddelenfonds voor snellere toelating van nieuwe middelen (uitgaven 5 miljoen euro).
- Niet-duurzame voedselproducten onder hoog BTW-tarief (inkomsten 45 miljoen euro).
- Per 2003 jaarlijks extra geld voor de Regeling stimulering biologische productiemethode (RSBP) en verbreding van deze regeling naar de intensieve veehouderij (uitgaven 32 miljoen euro).

Doordat de ChristenUnie dierrechten na 2005 wil handhaven, wordt nieuwe groei van de veestapel voorkomen. Op grond van de Nationale Milieuverkenning 5 (RIVM, 2000) wordt geraamd dat hiermee een groei van 9% van de pluimveestapel wordt tegengegaan. Deze toename zou het gevolg zijn van stijgende mestexport. De vermeden ammoniakemissies uit pluimveestallen bedraagt circa 1 miljoen kg.

Voor wat betreft de premie op fosfaat is verondersteld dat 20% van de boeren de voorgestelde premie voor laag fosfaatverlies zal incasseren. Het landelijke effect van de premie van 2 euro per kg fosfaat voor boeren die een zeer laag fosfaatverlies realiseren wordt ingeschat op een reductie van circa 2 miljoen kg P.

Het voorgestelde fonds voor versnelling van toelating van bestrijdingsmiddelen is een steun in de rug voor de ontwikkeling van nieuwe middelen, maar heeft slechts een gering additioneel effect ten opzichte van het bestaande beleid. Wellicht kan het leiden tot versnelling met enkele maanden in de toelating van nieuwe middelen, maar dat is gering in vergelijking met de ontwikkeltijd van nieuwe middelen van ongeveer tien jaar.



De maatregelen voor biologische landbouw zijn kwalitatief gescoord. De door de ChristenUnie voorgestelde maatregelen zijn duidelijk onderscheidend van het referentiepado. Verandering van de BTW voor gangbare producten is de belangrijkste maatregel, gevolgd door uitbreiding van de RSBP.

Samengevat onderscheidt de ChristenUnie zich in haar visie van de gangbare trend (het referentiepado) dat ondersteuning van de landbouw in EU-verband dient te worden afgebouwd. Zij wil inkomensondersteuning dan wel beloning van groene diensten combineren met productquoteringen. In principe biedt deze benadering goede mogelijkheden om milieuwinst te boeken. Twee concreet ingevulde maatregelen op het gebied van mest en ammoniak leiden tot enige extra emissiereductie ten opzichte van het referentiepado. De voorgestelde maatregelen ter stimulering van de biologische landbouw hebben een meerwaarde, waarbij met name de BTW-maatregel (niet-duurzame voedselproducten in het hoge tarief) in het oog springt.

### SP

Voedsel wordt volgens de SP steeds meer beschouwd als slechts handelswaar. Gezondheid van consumenten, dierenwelzijn en milieu moeten volgens de SP weer belangrijker worden dan economische belangen. Ook is zij van mening dat boeren op mondiaal niveau tegen elkaar worden uitgespeeld. Daarom is de SP tegen verdergaande liberalisering van de landbouw. Boeren dienen kostendekkende prijzen te krijgen, door aanpassing van de subsidieregels en productiebeheersing. De overheid dient in de optiek van de SP voedsel van hoge kwaliteit en veiligheid te garanderen. Dat betekent dat genetische manipulatie van landbouwgewassen en dieren moet worden verboden; de risico's hiervan zijn immers onvoorspelbaar.

De SP stelt de volgende concrete maatregelen voor (met tussen haakjes de bijbehorende jaarlijkse uitgaven of inkomsten voor de rijksoverheid):

- Terugdraaien van het onlangs genomen besluit rond ammoniakzonerings (beperkingen aan uitbreiding van veehouderijen in een zone van 250 m rond grote natuurgebieden). Daarvoor in de plaats een zonering van 500 m rond alle natuur, inclusief kleine natuurgebieden.
- Heffing op bestrijdingsmiddelen van 6 euro per kg werkzame stof; de heffingsopbrengsten worden gebruikt voor de ontwikkeling van milieuvriendelijke alternatieve bestrijdingsmiddelen (uitgaven en inkomsten 70 miljoen euro).
- Verhoging van de Regeling stimulering biologische productiemethoden (50 miljoen euro).
- Verhoging van de duurzame ondernemersaftrek voor milieuvorlopers, onder wie biologische boeren en tuinders (80 miljoen euro).
- 10% van het onderzoeksbudget van LNV wordt besteed ten behoeve van de biologische landbouw.

De SP streeft naar BTW-vrijstelling voor Eko-producten. Dat kan alleen met toestemming van de EU worden ingevoerd. De SP heeft hier 70 miljoen euro per jaar voor gereserveerd.



De SP ondersteunt het ingezette mest- en ammoniakbeleid. De voorgestelde uitbreiding van ammoniakzonerings heeft op de totale ammoniakemissie vanuit de landbouw geen significant effect. Wel kan het een lokaal effect hebben op de stikstofdepositie (*paragraaf 4.2*).

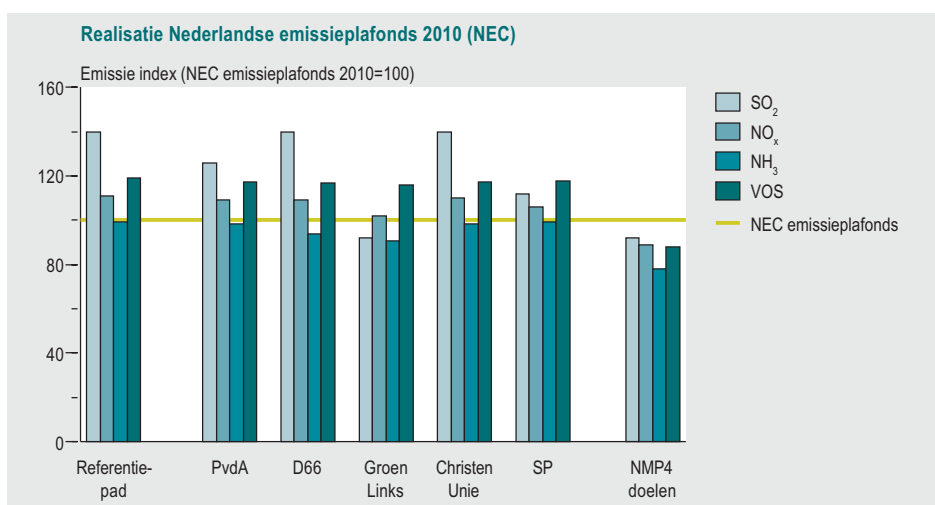
De voorgestelde bestrijdingsmiddelenheffing leidt tot vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen van rond de 5%. Elk bestrijdingsmiddel verschilt in milieuschadelijkheid. Afhankelijk van de precieze invulling van de heffing kunnen er verschuivingen tussen middelen plaatsvinden, waardoor de verandering in milieueffect niet per se hoeft overeen te komen met deze reducties. Het directe effect van de heffing op het verbruik wordt als positief beoordeeld. Eveneens positief is dat de SP ook stimulerende maatregelen neemt, met name de DOA voor milieuvorlopers.

De maatregelen die de SP voorstelt ter stimulering van de biologische landbouw zullen een significant effect hebben op de biologische landbouw.

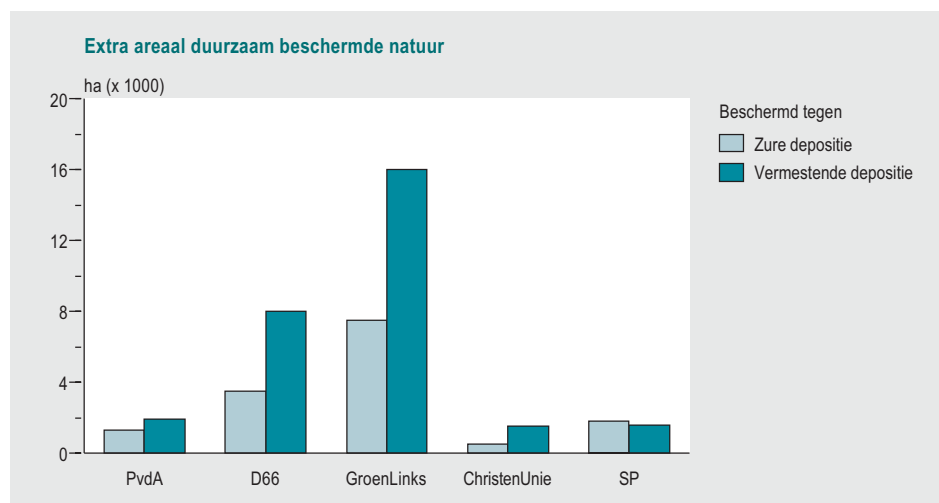
## 4.2 Verzuring en vermisting

### 4.2.1 Vergelijking tussen de partijen

Eind 2001 is door de Europese Unie (EU) een richtlijn aangenomen waarin emissieplafonds voor zwaveldioxide ( $\text{SO}_2$ ), stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ), ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) en vluchtige organische koolwaterstoffen (VOS) per lidstaat zijn vastgelegd, de zogeheten NEC-richtlijn. De emissiedoelen uit het NMP4 voor deze stoffen gaan verder dan de NEC-richtlijn. Alle beoordeelde politieke partijen realiseren met de voorgenomen maatregelen uit hun verkiezingsprogramma het NEC-emissieplafond voor ammoniak (*figuur 4.1*). Geen van de politieke partijen slaagt erin om te voldoen aan de Europese verplichting



*Figuur 4.1 Mate van realisatie van NEC-emissieplafonds en NMP4-doelen 2010, bij uitvoering partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP.*



*Figuur 4.2 Extra areaal beschermde natuur tegen zure en vermestende depositie, bij uitvoering van partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.*

ting voor  $\text{NO}_x$  en VOS. GroenLinks bereikt voor  $\text{SO}_2$  zowel de verplichting uit de Europese richtlijn als de NMP4-doelstelling. De SP komt met haar beleid, sluiting van de kolencentrales, in de buurt van de Europese doelstelling. PvdA overbrugt, ten opzichte van het referentiescenario, bijna de helft van de noodzakelijke  $\text{SO}_2$ -emissiereductie. De ChristenUnie en D66 hebben geen aanvullend beleid voor  $\text{SO}_2$ -emissiereductie voorgesteld.

Door de voorgestelde maatregelen in de landbouw, het verkeer en de sluiting van de kolencentrales in het programma van GroenLinks neemt het beschermde areaal natuur tegen de depositie van potentieel zuur met ruim 7.000 ha toe (*figuur 4.2*). Hierbij is tevens meegenomen een additionele emissiereductie van  $\text{SO}_2$  als gevolg van het door GroenLinks voorgestelde systeem van verhandelbare emissierechten voor zwavel. Door een dergelijk systeem zal de afspraak uit het Convenant met de industrie over onder andere de emissie van  $\text{SO}_2$  (90% reductie in 2010 ten opzicht van 1985) vrijwel volledig worden gerealiseerd. Tegen de depositie van stikstof wordt ruim 15.000 ha natuur extra beschermd. Bij uitvoering van het programma van D66, dat zich vooral toespitst op emissiereductie in de landbouw en in mindere mate op verkeer, bedraagt het extra beschermde areaal natuur circa 8.000 ha (stikstof) respectievelijk 3.500 ha (zuur). Bij de PvdA, ChristenUnie en SP is de natuurwinst beperkter.

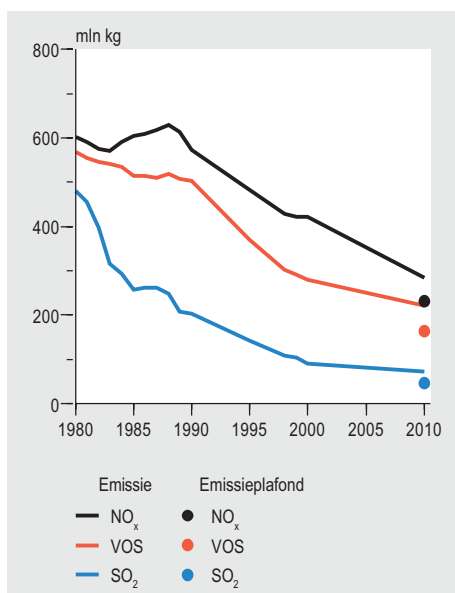
## 4.2.2 Probleemschets en referentiepad

Geraamd wordt dat bij uitvoering van het vastgestelde beleid de  $\text{SO}_2$ -emissie verder zal dalen tot circa 70 miljoen kg in 2010 (*figuur 4.3*), met name door emissiereductie bij de raffinaderijen en in het verkeer. In het verleden was de aanscherping van technische

eisen (bijvoorbeeld via het Besluit Emissie-Eisen Stookinstallaties en de Nederlandse Emissie Richtlijnen) een belangrijk instrument voor verdere verlaging van  $\text{NO}_x$ -emissies. In de toekomst kunnen vooral belangrijke effecten worden verwacht van de aanscherping van emissie-eisen voor personenauto's en vrachtwagens en de introductie van een systeem van  $\text{NO}_x$ -emissiehandel bij de grote industriële bronnen. In het referentiepad daalt de emissie van  $\text{NO}_x$  tot 280-290 miljoen kg in 2010. De in EU-kader vastgelegde plafonds voor de Nederlandse emissie van  $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_x$  en VOS in 2010 zullen met de thans vastgestelde beleidsmaatregelen naar verwachting worden overschreden: voor  $\text{NO}_x$  en VOS met 30-35 miljoen kg, en voor  $\text{SO}_2$  met bijna 25 miljoen kg.

De depositie van verzurende stoffen als  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_2$  en  $\text{NH}_3$  op de bodem leidt tot negatieve gevolgen voor ecosystemen. De doelstelling van het NMP4 voor 2010 is een zuurdepositie van 2.150 zuur-equivalenten per hectare (z-eq/ha) per jaar. Dit komt overeen met een percentage duurzaam beschermde natuur van circa 20%. In totaal is in Nederland circa 440.000 ha natuur aanwezig. In het referentiepad wordt de NMP4-doelstelling met ongeveer 200 z-eq/ha per jaar overschreden. Meer dan de helft van de zure depositie in Nederland is afkomstig van buitenlandse bronnen. Daar staat tegenover dat Nederland ook ongeveer de helft van zijn emissie exporteert. Emissiereductie in Nederland leidt dus ook tot een betere milieukwaliteit in het buitenland.

Vermesting is de verrijking van bodem, grond- en oppervlaktewater met stikstof (N) en fosfor (P) in de vorm van fosfaat. De doelstelling van het NMP4 voor 2010 is een stikstofdepositie van 1.550 mol N/ha per jaar, wat overeenkomt een percentage duurzaam beschermde natuur van 30%. Bij uitvoering van het vastgestelde beleid wordt deze doelstelling met ruim 100 mol N/ha per jaar overschreden. Het percentage tegen zure respectievelijk stikstofdepositie beschermde natuur bedraagt in het referentiepad 20 respectievelijk 24%.



*Figuur 4.3 De emissie van verzurende stoffen, 1980-2010 ('optimistisch' MLT-scenario) en de NEC-emissieplafonds voor 2010.*

### 4.2.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De maatregelen die de PvdA voorstelt hebben slechts een marginaal effect op het percentage natuur dat tegen zure of stikstofdepositie is beschermd.

#### *D66*

Door de maatregelen die D66 voorstelt zal de zure depositie met ongeveer 50 z-eq/ha verminderen. Deze reductie is vrijwel volledig het gevolg van maatregelen in de landbouwsector. Het percentage tegen zure respectievelijk stikstofdepositie beschermde natuur neemt hierdoor met bijna 1% respectievelijk bijna 2% toe.

#### *GroenLinks*

Door de maatregelen die GroenLinks voorstelt zal de zure depositie met ruim 100 z-eq/ha afnemen. Ongeveer 75% van deze reductie is het gevolg van maatregelen in de landbouwsector. De resterende reductie wordt veroorzaakt door de sluiting van kolen-centrales, maatregelen bij verkeer en vervoer, en realisatie van het Convenant verzuren-de emissies met de industrie. Het areaal tegen zure respectievelijk stikstofdepositie beschermde natuur neemt hierdoor met bijna 2% respectievelijk ruim 3% toe.

In lijn met het NMP4 stelt GroenLinks voor om de nationale emissieplafonds te verbijzonderen naar de provincies. Provincies waar relatief veel ammoniakemissie vrijkomt, zoals Brabant en Limburg, krijgen daarbij relatief strenge emissieplafonds opgelegd. In andere provincies ontstaat juist wat meer emissieruimte. Deze verschuivingen hebben vooral effect op de stikstofdepositie in natuurgebieden. Het areaal duurzaam beschermde natuur zal hierdoor naar verwachting licht afnemen. Dit komt doordat in provincies waar meer emissieruimte wordt geboden minder natuur duurzaam zal worden beschermd, terwijl in provincies met relatief strenge emissieplafonds wel de overschrijding van de duurzame beschermingsniveaus zal afnemen, maar onvoldoende om het areaal duurzaam beschermde natuur te laten toenemen.

Tevens stelt GroenLinks voor om de onlangs door de Tweede Kamer afgesproken zonering van 250 m rondom grote natuurgebieden (dat wil zeggen >10 ha, momenteel circa 20% van de natuurgebieden in Nederland), voor *alle* natuurgebieden in Nederland te laten gelden en (in een aantal gevallen) uit te breiden tot 500 m. Zonering voorkomt ongewenste uitbreiding maar zal nauwelijks een reducerend effect hebben op de stikstofdepositie.

#### *ChristenUnie*

De maatregelen die de ChristenUnie voorstelt hebben slechts een marginaal effect op het percentage natuur dat tegen zure of stikstofdepositie is beschermd.

#### *SP*

Ook de SP is voorstander van zonering. Dit zal slechts een marginaal effect hebben op het percentage natuur dat tegen zure of stikstofdepositie is beschermd (zie *GroenLinks*).

## 5 NATUUR EN LANDSCHAP

Het kabinet hanteert als hoofddoelstelling van het natuur- en landschapsbeleid behoud, herstel, ontwikkeling en duurzaam gebruik van natuur en landschap (LNV, 2000a). De twee pijlers van dit beleid bestaan uit ‘beleving en gebruik’ (Natuur voor mensen) en ‘biodiversiteit’ (Mensen voor natuur). Het kabinet streeft naar een leefomgeving die aantrekkelijk is om in te wonen en te recreëren. Dit kan tevens een positieve factor zijn in het vestigingsbeleid van bedrijven. Het kabinet streeft ook naar een leefomgeving die aantrekkelijk is voor planten en dieren. Speerpunt is de ontwikkeling van een ruimtelijk samenhangende Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het natuurbeleid krijgt vorm door beleidsmaatregelen voor groen in en om de stad, natuurgebieden en het tussenliggende landelijk gebied. Het beleid op het gebied van ruimte, water en milieu is bepalend voor het scheppen van de condities die nodig zijn om de kwaliteit van de natuur te verbeteren.

De beoordeling van de effecten van de partijprogramma's op de groene ruimte concentreert zich op de volgende drie onderdelen:

1. Natuur in Nederland, waarbij wordt gekeken naar de omvang en ruimtelijke samenhang van natuurgebieden, en de invloed van milieumaatregelen op de natuurkwaliteit.
2. Landschap en landelijk gebied, waarbij het contrast stad – land, behoud van karakteristieke landschapskenmerken en agrarisch landschapsbeheer centraal staan.
3. Groen in en om de stad, waarbij omvang, structuur en bereikbaarheid van recreatief groen de belangrijke criteria zijn.

Voor alle onderdelen is ook gekeken naar de mate van planologische en juridische bescherming (voor bestaande natuur) en planologische duidelijkheid (voor nieuwe natuur) die de partijen nastreven.

### 5.1 Natuur in Nederland

#### 5.1.1 Vergelijking tussen de partijen

Alle beoordeelde partijen gaan verder in de realisatie en bescherming van natuur in Nederland dan het huidige beleid (*tabel 5.1*). Ze stellen een versnelling van de realisatie van de EHS voor en reserveren daar ook de noodzakelijke middelen voor. Ook stellen alle partijen maatregelen voor ter verbetering van de natuurkwaliteit. Verder willen alle partijen dat de stringente planologische bescherming, die de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening voorstelt voor de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, gaat gelden voor de gehele EHS. GroenLinks wil die planologische bescherming ook op niet EHS-natuurgebieden toepassen, reserveert meer geld dan de andere partijen voor verbetering

Tabel 5.1 Kwalitatieve beoordeling **natuurgebieden** bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Totaal</b>	+	+	++	+	+
Kwantiteit <sup>1)</sup>	++	++	++	+	++
Kwaliteit <sup>2)</sup>	+	+	++	=	+
Planologische duidelijkheid <sup>3)</sup>	+	+	++	++	+
Geld	++	++	++	+	++
Financiële inzet (mln euro/jaar)	200	215	290	105	225

1) Oppervlakte natuur, versnelling EHS.

2) Ontsnippering, milieumaatregelen, waterhuishouding, realisatie biodiversiteit.

3) Beschermingsregimes Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

van de natuurkwaliteit en scherpt een aantal instrumenten aan die naar verwachting de stijging van de grondprijis van beoogde EHS-gebieden zal beperken.

### 5.1.2 Probleemschets en referentiepadi

De rijkdom aan planten- en diersoorten blijft onder druk staan. In Nederland is bijna 20% van de plantensoorten bedreigd of reeds verdwenen en wordt nog eens 20% potentieel bedreigd door verdroging, vermesting en verzuring. Het aantal broedvogels is vanaf 1950 sterk afgenomen (in duinen met 40%, in heidegebieden met 70%) als gevolg van vegetatieveranderingen, afnemende ruimtelijke samenhang van natuurgebieden en verstoring. Bij ongewijzigd beleid wordt enige verbetering verwacht in de ruimtelijke samenhang en de milieucondities. Enkele vogel- en plantensoorten waarvoor Nederland een grote internationale verantwoordelijkheid heeft, blijven bedreigd.

De EHS is speerpunt van het natuurbeleid. De gedachte achter de planologische aanwijzing van de EHS is om de samenhang tussen natuurgebieden te vergroten. Daarbij wordt gestreefd naar een hoger aandeel grote natuurgebieden en het aanleggen van verbindingzones tussen natuurgebieden. In 1989 is het eerste Natuurbeleidsplan vastgesteld met als kern de ontwikkeling van de EHS: een samenhangend stelsel van 750.000 ha natuurgebied voor de veiligstelling van soorten en ecosystemen (LNV, 2000a).

Er ligt een taakstelling om ruwweg 240.000 ha gronden te verwerven voor natuur. Daarvan is ongeveer 70.000 ha al aangekocht en is er op dit moment dus nog een verwervingstaakstelling van circa 170.000 ha (tabel 5.2). In 2000 is bijna 9.000 ha verworven, tegenover 6 à 7.000 ha per jaar in voorgaande jaren en een jaarlijkse taakstelling van 7.000-8.500 ha (RIVM *et al.*, 2001). Veel verworven gronden liggen niet binnen de EHS en moeten nog geruild en ingericht worden. In gebieden waar het agrarisch gebruik de

*Tabel 5.2 Bestaande kwantitatieve taakstellingen van het kabinet voor **natuur**, per 1 januari 2001, inclusief de voortgang van realisatie (Bron: Natuurcompendium, op basis van gegevens Dienst Landelijk Gebied).*

	Taakstelling ha	Gerealiseerd ha	Nog te realiseren ha	Gepland jaar van afronding
Reservaten en natuurontwikkeling	151.500	50.500	101.000	2018
Traditioneel natuurterrein	36.000	16.850	19.150	2018
Natte natuur	9.500-10.500	0	9.500-10.500	2010/2015
Robuuste en ecologische verbindingen	36.500-42.500	0	36.500-42.500	2020

kwaliteit van de EHS negatief beïnvloedt – via bodem, water en lucht – is het streven van het kabinet om gebiedsspecifieke milieukwaliteit te realiseren (VROM, 2001a). Het gaat hier om de beïnvloedingsgebieden rond de natuurkernen van de EHS en om een zone van 250 m rond de voor verzuring gevoelige delen van de EHS. Bij bedrijfsverplaatsing of beëindiging zal in de periode tot 2010 prioriteit worden gelegd bij bedrijven in de nabijheid van de grote natuurgebieden danwel bij de natuurkernen van de EHS (VROM, 2001a). Op ongeveer 60.000 ha wordt gestreefd naar beheersovereenkomsten met agrariërs. Van die beheergronden ligt ongeveer 90% – dus zo’n 55.000 ha – binnen de EHS (zie voor agrarisch natuur en landschapsbeheer verder *paragraaf 5.2*).

Van bovenstaande taakstellingen is momenteel een deel niet financieel gedekt. Dat deel wordt daarom niet meegenomen in het referentiepadd. Het gaat indicatief om 23.500-29.500 ha van de robuuste en ecologische verbindingen. Stijgende grondprijzen en een beperkt aanbod van grond op de gewenste locaties zijn tegenvallende factoren bij uitvoering. De ruimtelijke samenhang is in het geding bij de regionale uitwerking. In de lokale belangenstrijd blijkt het dikwijls niet mogelijk op enige schaal grotere aaneengesloten eenheden natuurgebied te behouden of te ontwikkelen. Behalve deze versnippering blijven ook de milieu- en watercondities kritische factoren bij het bereiken van de gewenste natuurkwaliteit.

De recent uitgebrachte Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB3 is onderdeel van het basispad. De EHS valt volledig onder de groene contour van de Vijfde Nota. In de Vijfde Nota kent de bescherming van de EHS echter een tweedeling in een stringent regime voor de Europese Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (circa 40% van de EHS) en een minder streng regime voor de overige EHS-gebieden.

### 5.1.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De ruimtelijke ordening is voor de PvdA een belangrijk thema. Dit komt tot uiting in het partijprogramma maar nog sterker in het rapport Open land, groene steden (PvdA, 2001), dat integraal deel uitmaakt van het partijprogramma. Natuur en landschap spelen

een belangrijke rol als het gaat om het herkenbaar houden van een ruimtelijke hoofdstructuur.

De PvdA gaat uit van een versnelling van de realisatie van de EHS (Natuuroffensief). Voor deze versnelling (realisatie in 2010 in plaats van 2018) wordt circa 180 miljoen euro per jaar ingezet voor aankoop van gronden en flankerend beleid. Voor verbetering van de natuurkwaliteit is 20 miljoen euro per jaar beschikbaar. Dit wordt gebruikt voor maatregelen tegen verdroging en vermessing in de nabijheid van de EHS. De PvdA stelt een heffing op oppervlaktedelfstoffen voor.

Het stringente beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn wordt van toepassing voor de gehele EHS.

### **D66**

In het partijprogramma van D66 is veel aandacht voor de ‘duurzame samenleving’. Duidelijk is de intentie om natuur in al z’n vormen als tegenwicht te zien voor de jachtige maatschappelijke dynamiek.

D66 zet conform de motie Natuuroffensief fors in op de versnelling van de EHS (van 2018 naar 2010) met een extra bedrag van 180 miljoen euro per jaar. Daarmee moet de gerichte aankoop om tot grotere eenheden natuur te komen een impuls krijgen. Circa eenderde deel van de 100 miljoen euro per jaar aan watermaatregelen wordt ingezet voor de aanpak van de verdroging. Daardoor zal de natuurkwaliteit verbeteren. Wat betreft het beschermingsregime kiest D66 voor de hele groene contour voor het meest verregaande beschermingsregime, dat van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn.

### **GroenLinks**

Voor de versnelling van de EHS-realisatie van 2018 naar 2010 (Natuuroffensief) wordt 125 miljoen per jaar uitgetrokken. Aanvullend op deze rijksbijdrage zullen ook de provincies een deel voor hun rekening moeten nemen (35% van het totaal). Door een strenger onteigeningsinstrumentarium, aanpassing van de Wet voorkeursrecht en het creëren van meer planologische helderheid is de verwachting dat de grondprijs minder snel zal stijgen, zodat minder geld nodig is dan oorspronkelijk in het Natuuroffensief verwacht. Voor het verbeteren van de natuurkwaliteit wil GroenLinks extra effectgerichte beheersmaatregelen. Voor het opheffen van verdroging en verbetering van de milieucondities worden maatregelen voorgesteld in een bufferzone rond de EHS-gebieden. Bovendien worden extra maatregelen op stroomgebiedenniveau voorgesteld (herstel watersystemen) die de natuurkwaliteit zullen verhogen. Ook voor extra ontsnipperingsmaatregelen bij (rijks)wegen wordt geld uitgetrokken. In totaal gaat het voor het verbeteren van de natuurkwaliteit (boven op de versnelling van de EHS) om een extra bedrag van 165 miljoen euro per jaar. GroenLinks staat een zeer restrictief contourenbeleid voor. Voor de groene contouren geldt een ‘nee, tenzij’-principe. De uitzonderingsgevallen zijn op dit moment afhankelijk van de wettelijke bescherming. GroenLinks wil dat het meest vergaande beschermingsregime, dat van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, zowel gaat gelden voor de overige EHS-gebieden als voor alle andere natuurgebieden (alle ter-



reinen die in bezit of beheer zijn van een natuurbeschermingsorganisatie). De afweging ‘nee, tenzij’ wordt op rijksniveau gelegd en niet, zoals in het huidige beleid wordt voorgesteld, bij provincies of gemeenten.

### ***ChristenUnie***

Voor de versnelling van de EHS-realiserings (Natuuroffensief) is 105 miljoen euro per jaar beschikbaar. Hiermee wordt een versnelling van 2018 naar 2022 beoogd. Van dit bedrag is 30 miljoen euro per jaar gereserveerd voor het project Randmeer Noordoostpolder, als voorbeeldproject van een offensieve, gebiedsgerichte visie op ruimtelijke ontwikkeling.

Waar mogelijk, dat wil zeggen afhankelijk van de aard van de natuurdoelen, krijgt agrarisch natuurbeheer een belangrijker plaats toegedeeld in het beheer van de EHS-gebieden (zie voor agrarisch natuurbeheer ook *paragraaf 5.2*). Natuurgebieden krijgen een betere wettelijke bescherming, met een betere handhaving.

De ChristenUnie kiest voor het gelijk trekken van de beschermingsregimes voor de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en de overige EHS-gebieden (aanpassing naar het hoogste beschermingsniveau).

### ***SP***

De SP legt de nadruk op een sterkere regierol voor de (rijksoverheid) in de ongelijke economie-ecologie strijd, en in het verlengde hiervan de ruimtelijke ordening. Aan de natuur wordt een belang toegekend als tegenwicht voor economische dynamiek. Voor de versnelling van de EHS-realiserings (Natuuroffensief) van 2018 naar 2020 wordt een extra bedrag van 200 miljoen per jaar uitgetrokken.

Voor het verhogen van de natuurkwaliteit is bovenop het bedrag voor versnelling 25 miljoen per jaar beschikbaar, met een integrale benadering om verdroging, versnippering en verstoring tegen te gaan.

Het strikte beschermingsregime van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn moet gaan gelden voor de gehele EHS.

Algemene opmerking: Veel van de maatregelen gericht op het voorkomen van wateroverlast worden in combinatie met natuurontwikkeling benoemd. Ze hebben echter niet per definitie altijd een gunstig effect op natuur. Omdat dit niet eenduidig uit de partijprogramma's te halen is, dit naar verwachting niet heel onderscheidend is tussen de partijen en om dubbelingen te voorkomen zijn deze maatregelen en de hiervoor aangegeven middelen alleen meegenomen in de beoordeling voor wateroverlast (*hoofdstuk 6*).

## 5.2 Landschap en landelijk gebied

### 5.2.1 Vergelijking tussen de partijen

Tabel 5.3 Kwalitatieve beoordeling **landschap en landelijk gebied** bij de uitvoering van de partijvoor-nemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Totaal</b>	++	+	++	++	+
Stad en land	++	+	++	++	+
Landschapsbehoud <sup>1)</sup>	++	=	++	++	=
Landschapsvernieuwing <sup>2)</sup>	+	+	+	+	=
Agrarisch landschaps- en Natuurbeheer	+	+	++	++	+
Planologische bescherming	+	+	+	++	+
Geld	++	+	+	+	+
Financiële inzet (mln euro/jaar)	113	50	32	25	50

1) Behoud karakteristieke landschapkenmerken.  
2) Inclusief recreatieve toegankelijkheid.

Net als voor de bescherming van de natuur in Nederland, stellen alle beoordeelde partijen extra maatregelen voor ter behoud en ontwikkeling van waardevolle landschap-pen (tabel 5.3). Alle partijen doen voorstellen voor de invoering van een heffing op onbebouwde grond, een *openruimteheffing*. De uiteindelijk geraamde structurele opbrengst van de heffing verschilt per partij; van 450 miljoen euro per jaar bij de PvdA, tot 1.100 miljoen euro per jaar bij GroenLinks. De opbrengst wordt in het algemeen ingezet voor flankerend beleid voor de rode en groene contouren. De ChristenUnie gaat het verst in de voorgestelde planologische bescherming van landschappelijk waardevolle gebieden. PvdA, GroenLinks en de ChristenUnie geven extra aandacht aan het behoud van karakteristieke landschappen. In het bijzonder de PvdA stelt daar ook extra geld voor beschikbaar. Agrarisch natuur- en landschapsbeheer krijgt veel aandacht van alle partijen; er wordt ook extra geld voor gereserveerd. Voor de ChristenUnie vormt agrarisch natuur- en landschapsbeheer een speerpunt in het programma.

### 5.2.2 Probleemschets en referentiep pad

In de Nederlandse samenleving is een trend waarneembaar van een toenemende behoefte aan rust en ruimte, als tegenwicht voor de eveneens toenemende dynamiek in economie en maatschappij. De belangstelling voor de regionale en lokale woonomgeving neemt eveneens toe. De trend is echter dat rust en ruimte steeds schaarser worden en dat de kenmerkende verschillen tussen de landschapstypen in Nederland vervagen. De historische ‘leesbaarheid’ van het landschap neemt af. Ook de landschappen waarvoor Nederland in internationaal opzicht karakteristiek is staan onder druk, bijvoorbeeld

de zeeklei- en de veenweidegebieden. Landbouwkundige ontwikkelingen waren tot 1980 de belangrijkste oorzaak, de laatste twintig jaar is de verspreide verstedelijking dominant.

Het behoud van het fysieke, zichtbare contrast tussen het stedelijk en het landelijk gebied is kernpunt in het nationale ruimtelijk beleid. De rode en groene contouren uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zijn het belangrijkste instrument dat hiervoor wordt ingezet. Daarnaast zijn zes gebieden als Nationaal Landschap aangewezen waarin de middelen van de rijksoverheid voor behoud, herstel en ontwikkeling met prioriteit worden ingezet. Behoud van landschappelijke waarden en tegelijkertijd het ontwikkelen van landschappelijke waarden is nog niet concreet in doelen, maatregelen en middelen aangegeven. De financiële dekking van dit nieuwe beleid ontbreekt grotendeels.

Wat concreter is op dit moment de beleidsopgave voor behoud en beheer van (cultuur)landschappen. Het kabinet streeft naar verbetering van de landschappelijke kwaliteit van circa 400.000 ha landelijk gebied in 2020 (LNV, 2000a), door 10% van het oppervlak (40.000 ha) in de vorm van een groenblauwe dooradering in te richten voor natuur, landschap en recreatie (zie ook tabel 5.4). Van deze beleidsopgave is de helft financieel gedekt (20.000 ha inrichting, waarvan 5.000 ha ook verwerving). De andere helft zit dus niet in het referentiepadi. Aangewezen landschappelijk waardevolle gebieden zijn onder andere de Veenweidegebieden en het Groene Hart in de Randstad (VROM, 2001a). Het Structuurschema Groene Ruimte 2 PKB deel 1 (LNV, 2002a) noemt daarnaast als landschappelijk waardevolle gebieden: de Zeeuws-Zuid-Hollandse Delta, een gedeelte van het rivierengebied, het Limburgse Heuvelland en de Veluwe. In deze gebieden wordt gestreefd naar herstel en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, het creëren van mogelijkheden voor dagrecreatie door stedelingen en het voorkomen dat steden langs de infrastructuur aan elkaar groeien.

In de periode 2001-juni 2003 wordt in acht zogenoemde proeftuinen geëxperimenteerd met planvorming en realisatie van zogenaamde groenblauwe dooradering van landschappen: het verrijken van landschappen met groene (natuur) en blauwe (water) elementen.

Agrarisch natuur- en landschapsbeheer is een belangrijk instrument in het huidige beleid. Dit wordt zowel gemotiveerd vanuit natuur en landschap als ook sociaal-economisch, als alternatief of als aanvulling op de inkomsten uit de primaire landbouwproductie.

Tabel 5.4 Bestaande kwantitatieve taakstellingen van het kabinet voor **landschap**, per 1 januari 2001, inclusief de voortgang van realisatie (Bron: Natuurcompendium, op basis van gegevens Dienst Landelijk Gebied).

	Taakstelling ha	Gerealiseerd ha	Nog te realiseren ha	Gepland jaar van afronding
Bos, landschap en recreatie	13.790	5.030	8.760	2010/2018
Landschapsimpuls	40.000	0	40.000	2020
Agrarisch natuurbeheer	135.000	ca 75.000	ca 60.000	2020

### 5.2.3 Beoordeling van partijvoornemens

Alle partijen doen voorstellen voor de invoering van een heffing op onbebouwde grond, een openruimteheffing. Deze heffing wordt ingezet als aanvulling op het contouren-beleid. De uiteindelijk geraamde structurele opbrengst van de heffing verschilt per partij; van 450 miljoen euro per jaar bij de PvdA, tot 1.100 miljoen euro per jaar bij Groen-Links. De opbrengst wordt in het algemeen ingezet voor flankerend beleid voor de rode en groene contouren. Bij de opbrengst van de heffing wordt rekening gehouden met een ingroeitrajec. Conform de berekening van het CPB wordt uitgegaan van 10% van de structurele opbrengst in het eerste jaar van invoering (2004), oplopend met 10% per jaar. De effectiviteit van deze heffing is nog niet eenduidig aan te geven. Staat het voorkomen van bebouwen voorop, dan is een lage opbrengst een indicatie voor het behoud van open ruimte. Staat de aanwending van de heffing voorop, dan is een hogere opbrengst gunstig voor de financiering van de intensiveringsopgave in bestaand bebouwd gebied of maatregelen ter versterking van de groene contouren.

#### *PvdA*

De structurele opbrengst van de openruimteheffing die de PvdA voorstelt is op termijn circa 450 miljoen euro per jaar. De opbrengst wordt gebruikt voor versterking van het stedelijk gebied en voor flankerend beleid voor de groene contouren.

De PvdA zet sterk in op het gewenste fysieke contrast stad-land. Op rijksniveau vindt aanwijzing van stedelijke en landelijke gebieden plaats. Er worden 23 nationale landschappen aangewezen met bijbehorend investerings- en planologisch kader. Hiervoor is extra 113 miljoen euro per jaar beschikbaar. Het geld wordt met name ingezet in de voor Nederland karakteristieke landschappen zoals bedoeld in de nota Natuur voor mensen. Grondgebonden landbouw is onmisbaar om deze landschappen te behouden.

Ook zet de PvdA in op *agrarisch natuur- en landschapsbeheer*, met het dubbelmotief van natuur en landschap enerzijds en behoud van de landbouwfunctie anderzijds. De aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het landelijk gebied moet verbeteren (nu vooral monofunctioneel landbouwgebied). Genoemd wordt een verdubbeling van de lengte fiets- en wandelpaden; deze doelstelling wordt niet financieel vertaald.

De landbouw moet een vergoeding krijgen voor de geleverde diensten. Dit kan met de bestaande beheersvergoedingen en het omzetten van Europese landbouwproductie-subsidies naar plattelandontwikkeling.

#### *D66*

De structurele opbrengst van de openruimteheffing die D66 voorstelt is op termijn 670 miljoen euro per jaar. De opbrengst wordt gebruikt voor de financiering van het flankerend beleid voor groene contouren.

De contourenbenadering wordt onderschreven maar door D66 voor de Randstad stringenter toegepast. Behoud van het open karakter van het Nederlandse landschap staat

voorop. Buiten de rode contouren geldt een absoluut bouwverbod. Om verdere aantasting van het Groene Hart te voorkomen worden langs de stedelijke rand natuurlijke barrières ontwikkeld en wordt het gebied aantrekkelijker gemaakt voor groene recreatie.

De grondgebonden landbouw speelt een belangrijke rol bij de instandhouding van het Nederlandse cultuurlandschap. De landbouw moet een sector zijn die een bijdrage levert aan divers landschap en een rijke natuur. Deze boeren krijgen een landschapspremie. Er is extra 50 miljoen euro per jaar uitgetrokken voor plattelandsbeleid, onder meer voor deze landschapspremies.

### *GroenLinks*

De structurele opbrengst van de openruimteheffing die GroenLinks voorstelt is op termijn 1.100 miljoen euro per jaar. De heffing is hoog zodat er een sturende werking uitgaat (ontmoediging) op het bouwen in open ruimte. De opbrengst wordt primair gebruikt om de verdichting binnen de rode contour te financieren. De contourenbenadering wordt onderschreven maar door GroenLinks nog stringenter toegepast.

Er worden twintig nationale landschappen aangewezen. Waardevolle landschappen krijgen een planologische bescherming in bestemmingsplannen.

Voor de landbouwsector wordt een omslag bepleit richting een duurzame landbouw. Een van de instrumenten hiervoor is de ombouw van de landbouwsubsidies van de Europese Unie. De nadruk in dit pakket ligt voor GroenLinks bij het agrarisch natuur- en landschapsbeheer.

De extra inzet is voor de periode 2002-2006 in totaal 110 miljoen euro voor agrarisch natuurbeheer en 24 miljoen euro voor recreatieve en toeristische nevenactiviteiten. Voor de groenblauwe dooradering is 60 miljoen euro beschikbaar waarmee het niet-gefinancierde deel in bestaand beleid (LNV, 2001) gedekt wordt. Uitgaande van 65% cofinanciering door het Rijk betekent dit in totaal circa 32 miljoen euro per jaar extra inzet van rijksmiddelen.

### *ChristenUnie*

De structurele opbrengst van de openruimteheffing die de ChristenUnie voorstelt is op termijn 460 miljoen euro per jaar. Dit instrument wordt nadrukkelijk aanvullend op de rode contour ingezet; de regulerende werking en de handhaving van de rode contour staat voorop. De opbrengst wordt primair gebruikt om de extra kosten van functiemenging en intensiveren in bestaand stedelijk gebied te financieren.

De ChristenUnie onderschrijft het contourenbeleid in de Vijfde Nota, maar wil dit nog scherper toepassen en handhaven. Stedelijke ontwikkeling is mogelijk maar binnen vooraf duidelijk aangegeven grenzen.

De ChristenUnie pleit voor het behoud van het karakteristieke Nederlandse landschap, waarin de landbouw een duidelijke functie behoudt. Zo moet bijvoorbeeld in het Groene

Hart melkveehouderij mogelijk blijven. Waar mogelijk kan zwaarder worden ingezet op agrarisch natuurbeheer. Waardevolle landschappen krijgen een betere wettelijke bescherming.

Agrarisch landschapsbeheer en natuurbeheer is een van de speerpunten in het partijprogramma. Hiervoor is 25 miljoen euro per jaar extra beschikbaar. Naast bescherming van bestaande landschapswaarden is er ook oog voor de ontwikkeling van nieuwe waarden. Als voorbeeldproject voor een offensieve gebiedsgerichte aanpak wordt het Randmeer Noordoostpolder naar voren geschoven (*paragraaf 5.1*).

### **SP**

De structurele opbrengst van de openruimteheffing die de SP voorstelt is op termijn circa 680 miljoen euro per jaar. Functiemenging en intensiveren van bestaand stedelijk gebied worden gestimuleerd. De opbrengst van de openruimteheffing (heffing op kale bouwgrond), wordt ingezet in een vereveningsfonds, waarmee functiemenging en intensiveren van bestaand stedelijk gebied worden gestimuleerd.

De contourenbenadering wordt onderschreven. Door een betere handhaving wordt dit beleid aangescherpt. De gemeenten krijgen extra handhaafcapaciteit en ook de capaciteit van de inspectie Ruimtelijke Ordening wordt verruimd om toe te zien op naleving van de ruimtelijke ordeningsplannen. De sancties op illegaal bouwen in het buitengebied moeten worden aangescherpt.

De economische basis van het platteland wordt versterkt door een radicale koerswijziging van de landbouwpolitiek, gericht op een duurzame multifunctionele landbouw. Voor agrarisch natuurbeheer is 50 miljoen euro per jaar extra beschikbaar.

## **5.3 Groen in en om de stad**

### **5.3.1 Vergelijking tussen de partijen**

De beoordeelde partijen zetten in op een toename van groen in en om de stad. De SP en GroenLinks geven daarbij de meeste planologische duidelijkheid (*tabel 5.5*). De PvdA, D66 en GroenLinks reserveren circa 50 miljoen euro per jaar voor investeringen in groen in en om de stad. De SP zet 25 miljoen euro per jaar in, de ChristenUnie 37 miljoen euro per jaar.

PvdA en GroenLinks zijn het meest duidelijk in het aangeven van een toegankelijke, robuuste groenstructuur in en om de stad.

Tabel 5.5 Kwalitatieve beoordeling **groen in en om de stad** bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Totaal</b>	++	+	++	+	+
Kwantiteit <sup>1)</sup>	++	++	++	+(+)	+
Kwaliteit <sup>2)</sup>	++	+	++	+	=
Planologische duidelijkheid	+	=	++	+	++
Geld	++	++	++	+(+)	+
Financiële inzet (mln euro/jaar)	45	50	50	37	25

1) Oppervlakte groen in en om de stad.

2) Robuuste structuur, maatvoering, toegankelijkheid.

### 5.3.2 Probleemschets en referentiep pad

De beschikbaarheid aan groen in de dagelijkse leefomgeving staat onder druk. Dit geldt ook voor de aanleg van nieuw groen bij stedelijke uitbreidingen. Bovendien verbreekt de voortgaande verstedelijking dikwijls de verbindingen tussen het stedelijk groen en het landelijk gebied. Dit heeft een negatief effect op de recreatieve bereikbaarheid van het groen vanuit de stad. Deze versnippering vermindert ook de kans op de aanwezigheid van planten en dieren. In de praktijk blijkt het onder de huidige bestuurspraktijk en de huidige marktwerking niet eenvoudig om een evenwichtige balans te vinden tussen stadsuitbreidingen en groenstructuur.

Het beleidsterrein ‘groen in en om de stad’ kent twee hoofddoelstellingen: verbetering van de leefbaarheid in en om de stad en vergroting van de recreatiemogelijkheden voor stedelingen. Daarnaast kan dit groen ook een bijdrage leveren aan de biodiversiteitsdoelstelling. De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB3 stelt als doel dat “per saldo de oppervlakte die beschikbaar is voor parken en groenvoorzieningen in het bestaand bebouwd gebied in beginsel gelijk blijft”. Het groen in en om de stad is niet opgenomen in de groene contour. Stedelijk groen moet in samenhang met rood worden ontwikkeld binnen de rode contour.

Momenteel stagneert de ontwikkeling van groen in en om steden (RPD, 2000; RIVM *et al.*, 2001). Zo blijkt het areaal stedelijk groen per inwoner – na een aanvankelijke stijging tot 1993 – in 1996 op ongeveer hetzelfde niveau te liggen als in 1989. Dit komt onder meer omdat de realisatie van de Randstadgroenstructuur stagneert (RIVM *et al.*, 2001). Belangrijke oorzaken zijn het ontbreken van planologische duidelijkheid, hoge grondprijzen en daarmee samenhangend onvoldoende bestuurlijk draagvlak op lokaal niveau. Tabel 5.6 laat zien dat nog een aanzienlijk deel van de bestaande taakstellingen van groen om de stad gerealiseerd moet worden.

*Tabel 5.6 Bestaande kwantitatieve taakstellingen van het kabinet voor **groen om de stad**, per 1 januari 2001, inclusief de voortgang van realisatie (Bron: Natuurcompendium, op basis van gegevens Dienst Landelijk Gebied).*

	Taakstelling ha	Gerealiseerd ha	Nog te realiseren ha	Gepland jaar van afronding
Randstadgroen	26.110	5.520	20.590	2013/2020
Bos, landschap en recreatie	13.790	5.030	8.760	2010/2018

Voor groen in de stad heeft het Rijk voor de periode 2000-2005 financiële middelen beschikbaar gesteld aan de 30 grote steden (G30). Voor de periode 2005-2010 worden nieuwe afspraken gemaakt, waarbij een extra investeringsimpuls via de ICES een rol kan spelen. Daarnaast dient volgens het kabinet 440 ha groen bij nieuwe woningbouwlocaties gerealiseerd te worden (het 'VINAC'-groen: VROM, 1992).

Van bovenstaande taakstellingen is momenteel een deel (circa 10.000 ha) niet financieel gedekt. Dat deel wordt daarom niet meegenomen in het referentiepadd. Het totaal omvat het referentiepadd ongeveer 20.000 ha groen in en om de stad (LNV, 2000a; LNV, 2001).

### 5.3.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De PvdA wil 30.000 ha voor groen in en om de stad (inclusief de huidige strategische groenprojecten, bufferzones en recreatiebos). Dit is 10.000 ha extra ten opzichte van het huidige beleid. Doelstelling is te komen tot grote aaneengesloten ruimten voor groen en water in stedelijke gebieden, aansluitend op de groenblauwe dooradering buiten de stad. De PvdA reserveert hiervoor 45 miljoen euro extra per jaar.

#### *D66*

Het vigerend beleid ten aanzien van groen in en om de stad wordt door D66 ondersteund. De filosofie is de lokale bevolking meer bij dit vraagstuk te betrekken. Bestuurlijk gezien is dat een zaak van gemeenten; uiteindelijk van de mensen in de wijk zelf. De aanleg van groen om de stad stagneert; dat is een zaak om met impulsen op rijksniveau aan te pakken. Van de 230 miljoen euro per jaar die extra wordt ingezet voor de aankoop en ontwikkeling van natuurgebied wordt 50 miljoen euro per jaar ingezet voor natuur om de stad. De noodzaak van planologische duidelijkheid wordt onderkend, maar er worden geen extra maatregelen voor aangegeven. Om verdere aantasting van het Groene Hart te voorkomen wil D66 langs de stedelijke rand natuurlijke barrières ontwikkelen en het gebied aantrekkelijker maken voor groene recreatie.

#### *GroenLinks*

GroenLinks wil een robuuste ruimtelijke structuur met groene en blauwe mallen rondom stedelijke gebieden, en tot in de stad doorlopende groene en blauwe landschappen.



Zij reserveert hiervoor 50 miljoen euro per jaar uit de rijksbegroting en wil een bijdrage van 50 miljoen euro per jaar door provincies en de G30 (30 grootste steden). Door een strenger onteigeningsinstrumentarium, aanpassing van de Wet voorkeursrecht en het creëren van meer planologische helderheid, is de verwachting dat met name rond de grote steden de grondprijs in de voor groen bestemde gebieden zal dalen. Hierdoor kan met de 100 miljoen euro per jaar meer worden aangelegd dan in de situatie met voortzetting van het huidige beleid. Deze verwachting lijkt plausibel maar nadere kwantificering is niet eenvoudig.

### *ChristenUnie*

De ChristenUnie zet in op behoud en uitbreiding van het bestaand stedelijk groen, inclusief de realisatie van de Randstadgroenstructuur. Ten opzichte van het referentiep pad wordt financiële dekking gegeven aan de 10.000 ha. Uiteindelijk wordt 20.000-40.000 ha extra uitbreiding beoogd. Bij stedelijke uitbreiding moet een gebiedsgerichte visie worden opgesteld voor aantrekkelijk en afwisselend stedelijk (recreatie)groen. Door agrarisch natuur- en landschapsbeheer rondom steden te stimuleren (*paragraaf 5.2*) kan daarvan ook een impuls uitgaan op het groen om de stad. In navolging van het natuur- en landschapsbeleid wil de ChristenUnie ook een heldere planologische bescherming voor het stedelijk groen. De ChristenUnie stelt 37 miljoen euro per jaar extra beschikbaar voor groen in en om de stad.

### *SP*

De SP ondersteunt het vigerend beleid ten aanzien van groen in en om de stad. Vooral de betekenis van recreatief groen in de woonbuurt (zoals speelveldjes) wordt onderkend. Grondspeculatie moet met wettelijke regelingen worden tegengegaan. De gebruikswaarden van de grond moet centraal staan, niet de economische waarde. Planologische duidelijkheid is hiervoor een instrument. Van de 250 miljoen euro voor het Natuuroffensief wordt 25 miljoen euro bestemd voor natuur in en om de stad.



## 6 WATERBEHEER

De verwachte klimaatveranderingen en de voortschrijdende bodemdaling in de lage delen van Nederland vragen om hernieuwde aandacht voor het waterbeheer. Enkele bijna-overstromingen in het rivierengebied (1993, 1995), de optredende wateroverlast en de omvangrijke verdroging in grote delen van Nederland onderstrepen de noodzaak voor nieuwe strategische keuzes in het waterbeheer.

Om de veiligheid tegen overstroming te handhaven en de kans op wateroverlast te verminderen zijn op hoofdlijnen twee beleidsstrategieën mogelijk:

- Een traditionele strategie waarin met technische ingrepen de waterproblemen worden opgelost. Voorbeelden van dergelijke ingrepen zijn: dijkverhogingen, vergroten van gemaalcapaciteiten, vaste waterpeilen en een vergaande optimalisatie van de waterlopen voor aan- en afvoer van water.
- Een anticiperend waterbeheer waarbij zo veel mogelijk wordt aangesloten bij natuurlijke processen. Belangrijke kenmerken van deze beleidsstrategie zijn: meebewegen met water, een ruimtelijke inrichting (mede) op basis van watersystemen en de leidraad 'water vasthouden, water bergen en water afvoeren'.

In haar advies aan het kabinet heeft de Commissie Waterbeheer 21ste eeuw aanbevolen voor de tweede strategie te kiezen (CW21, 2000). Dit advies is in hoofdlijnen door het kabinet overgenomen.

De beoordeling van de inzet van de partijprogramma's met betrekking tot waterbeheer concentreert zich op de aspecten wateroverlast en veiligheid tegen overstromingen.

### 6.1 Wateroverlast

#### 6.1.1 Vergelijking tussen de partijen

Tabel 6.1 Kwalitatieve beoordeling **wateroverlast** bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Totaal</b>	++	++	+	+	=
Doelstellingen	=	=	=	=	=
Maatregelen	+	+	+	+	=
Geld	++	++	+	+	=
Inzet van instrumenten	+	+	+	+	=
Financiële inzet (mln euro/jaar)	35	35	4,5-17,5 <sup>1)</sup>	17	0

1) 4,5 miljoen euro in 2003 oplopend tot 17,5 miljoen euro vanaf 2006

Alle beoordeelde partijen onderschrijven de beleidsstrategie en de doelstellingen van het huidige beleid (*tabel 6.1*). Vooruitlopend op het nog af te sluiten Bestuursakkoord Water (verwacht eind 2002) kondigen D66, PvdA, ChristenUnie en GroenLinks concrete maatregelen aan om de wateroverlastproblematiek aan te pakken. Ten opzichte van het huidige beleid zien deze vier partijen ook een sterkere rol voor het Rijk in de regio weggelegd, of instrumenteel of door financiële bijdragen.

PvdA en D66 reserveren 70 miljoen euro per jaar voor wateroverlast en veiligheid tegen overstromingen. Bij de beoordeling is uitgegaan van een gelijke verdeling, dus 35 miljoen euro per jaar voor zowel wateroverlast (regionale watersystemen) als veiligheid. Ten opzichte van het huidige beleid (geen rijksbijdrage voor de regio) is dit een substantiële intensivering. De gelden zijn bij beide partijen specifiek bedoeld voor fysieke maatregelen ter vergroting van de waterbergingscapaciteit. Daarnaast willen D66 en de PvdA op instrumenteel vlak de planologische duidelijkheid van het ruimte voor water beleid versterken.

De ChristenUnie en GroenLinks gaan in de uitwerking van concrete maatregelen en intensivering van gelden minder ver dan D66 en PvdA. Belangrijke kenmerken van beide partijen zijn de inzet op een verscherpte handhaving van het ruimtelijk ordeningsbeleid en een gedeeltelijke inzet van de gelden voor agrarisch natuurbeheer voor bestrijding wateroverlast.

GroenLinks stelt een intensivering voor van gemiddeld circa 10 miljoen euro per jaar in de periode 2003-2006 en 17,5 miljoen euro per jaar in 2007-2010. Dit gaat substantieel verder dan het vastgestelde beleid, waar geen sprake is van een bijdrage vanuit het Rijk voor wateroverlast. Daarnaast beoogt GroenLinks wateroverlast te verminderen door koppeling met agrarisch natuurbeheer (25 miljoen euro per jaar) en een groenblauwe dooradering (15 miljoen euro per jaar). Taakstellingen en labelling van deze gelden ten aanzien van wateroverlast ontbreken echter, waardoor het effect onzeker is. De investering van 70 miljoen euro per jaar voor vernatting heeft als belangrijkste doel verdrogingsbestrijding, en valt daarmee onder het thema natuur (*paragraaf 5.1*). Zonder aanvullende ingrepen werkt deze investering niet zonder meer positief uit voor de wateroverlast.

De ChristenUnie stelt een beperkt bedrag voor waterdiensten beschikbaar (circa 2 miljoen euro per jaar), maar heeft wel een concrete taakstelling van 5.000 ha uiterlijk in 2010. De mogelijke bijdrage van de investering van de ChristenUnie in het Randmeer Noordoostpolder (*paragraaf 4.2*) aan vermindering van de wateroverlast is nog onzeker.

De SP ondersteunt de doelstellingen van het huidige beleid, maar formuleert ten opzichte van het in gang gezette beleid geen aanvullende maatregelen of instrumenten en heeft evenmin extra gelden gereserveerd.

## 6.1.2 Probleemschets en referentiep pad

Wateroverlast is een *niet direct levensbedreigende* situatie door overstroming van gebieden veroorzaakt door hoge rivierafvoeren of extreme neerslag. In het ijkjaar 1995 was in tweederde van Nederland onvoldoende waterbergingscapaciteit in geval van extreme buien die zich eens in de 100 jaar voordoen (buien met een piekneerslag van 80 mm in 24 uur) (Arcadis *et al.*, 2000). Door klimaatverandering wordt verwacht dat in 2020 de hoeveelheid neerslag en de neerslagintensiteit met circa 5% zal toenemen. Zonder extra maatregelen zal het areaal dat een gerede kans maakt op wateroverlast bij een neerslag van 80 mm in 24 uur, zich daardoor uitbreiden tot driekwart van Nederland (RIVM, 2001a).

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw geeft aan dat uit de ruimte voor waterstrategie een ruimteclaim van circa 400.000 ha voortvloeit voor bestrijding van de wateroverlast (50.000 ha voor uitbreiding boezem met nieuw open water en instellen retentie- en inlaatpolders in laag Nederland en 350.000 ha voor hydrologische maatregelen in hoog Nederland) (CW21, 2000). De toets van het Milieu- en Natuurplanbureau van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wijst uit dat met maatregelen van deze omvang in 2050 de wateroverlast kan zijn opgelost (RIVM, 2001a).

Er zijn nog geen wettelijke normen voor risico's op wateroverlast. Wel zijn er maatregelen vastgesteld die de wateroverlast kunnen verminderen.

Uitgangspunt voor het referentiep pad is het beleid zoals neergelegd in de beleidsnota Vierde Nota Waterhuishouding (V&W, 1998) en de daarop volgende nota's Anders Omgaan met Water, Ruimte voor de Rivier en de 3de Kustnota (V&W, 2000) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB3 (VROM, 2001b). In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB3 worden - conform de schattingen van de Commissie Waterbeheer 21ste eeuw - ruimtelijke maatregelen voorgesteld om de veiligheid te handhaven en de wateroverlast in de toekomst te verminderen. Het tweede Structuurschema Groene Ruimte (LNV, 2002a) valt buiten het referentiep pad.

Concrete doelstellingen en taakstellingen voor provincies en waterschappen ontbreken vooralsnog. Procedurele afspraken tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten over de implementatie van het nieuwe waterbeheer 21ste eeuw zijn neergelegd in de bestuurlijke Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. In 2002 zullen de provincies, waterschappen en gemeenten hun visie neerleggen in zogeheten deelstroomgebiedsvisies. Het Rijk zal de deelstroomgebiedsvisies toetsen op basis van criteria die zijn vermeld in de PKB3 kaart 'Watertoets' (zie *tekstbox*). Uiterlijk 2005 zullen taakstellende afspraken in streek- en structuurplannen dienen te zijn verwerkt.

Het Rijk draagt niet bij aan de kosten voor maatregelen in de regionale watersystemen, tenzij deze direct voortvloeien uit maatregelen in het hoofdwatersysteem.

**Watertoets**

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is als belangrijk nieuw instrument om de rol van water in de ruimtelijke ordening beter te verankeren de 'Watertoets' geïntroduceerd. Deze toets houdt kort samengevat in dat bij ruimtelijke ingrepen de consequenties voor het watersysteem in kaart worden gebracht. Voor alle ruimtelijk relevante

besluiten voor het hoofd-, het regionale en het grondwatersysteem, heeft de Vijfde Nota de 'Watertoets' verplicht gesteld. In oktober 2001 is de 'Handreiking Watertoets' uitgebracht. Inzet is de Watertoets op termijn juridisch te verankeren in het Besluit op de ruimtelijke ordening.

### 6.1.3 Beoordeling van partijvoornemens

Alle beoordeelde partijen onderschrijven de doelstelling in het referentiepad voor wateroverlast. Ze onderschrijven ook de strategie voor duurzaam waterbeheer van de Commissie Waterbeheer 21ste eeuw met als belangrijkste kenmerk water eerst vasthouden en bergen, pas in laatste instantie afvoeren. Het huidige beleid ten aanzien van veiligheid en wateroverlast, waarbij met ruimtelijke en waar nodig technische maatregelen oplossingen worden gecreëerd, is uitgangspunt.

Vooruitlopend op het overleg in het kader van het Bestuursakkoord Water kondigen D66, ChristenUnie, GroenLinks en PvdA aanvullende maatregelen en/of gelden aan om de problematiek van de wateroverlast aan te pakken.

Met uitzondering van de ChristenUnie neemt geen van de beoordeelde partijen al een voorschot op de discussie tussen Rijk, waterschappen en andere overheden over de concretisering van doel- en taakstellingen in het kader van het Bestuursakkoord Water. Deze discussie moet in de loop van 2002 zijn beslag krijgen.

#### *PvdA*

In het verkiezingsprogramma besteedt de PvdA in beperkte mate aandacht aan de waterproblematiek. In het document *Open land, groene steden* (PvdA, 2001) is de visie van PvdA op deze problematiek veel verder uitgewerkt. De PvdA heeft aangegeven dat *Open land, groene steden* onderdeel uitmaakt van het verkiezingsprogramma.

De PvdA stelt een versnelling voor van maatregelen ter voorkoming van wateroverlast, gekoppeld aan de versnelling van de Ecologische Hoofdstructuur (het Natuuroffensief). De ontwikkeling van de Ecologische Hoofdstructuur is hier dus leidend. De PvdA reserveert hiervoor een substantieel bedrag van circa 70 miljoen euro per jaar. Dit geld wordt ingezet voor zowel rijks- als regionale systemen. Bij de beoordeling is uitgegaan van een ongeveer gelijke verdeling. De resulterende inzet van circa 35 miljoen euro per jaar voor met name de regionale systemen is omvangrijk ten opzichte van het vastgestelde beleid, waarin geen sprake is van een rijksbijdrage voor de regio. Dit kan een sterke stimulant betekenen voor maatregelen tegen wateroverlast in de regio.

De PvdA onderstreept het belang van water in de ruimtelijke ordening door het instellen van 'blauwe zones' in zowel de rijks- als regionale systemen. Deze blauwe zones zijn

vergelijkbaar met de rode en groene contouren uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (VROM, 2001b) en geven aan waar bepaalde waterfuncties in de ruimtelijke ordening leidend zijn. De blauwe zones dienen in de visie van de PvdA te worden verankerd in streek- en bestemmingsplannen.

### **D66**

D66 onderschrijft de doelstellingen van het referentiep pad, maar gaat in de formulering van concrete maatregelen verder dan de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (VROM, 2001b). D66 reserveert aanvullend op het referentiep pad 100 miljoen euro per jaar voor openwater, rietmoerassen, extensief beheerde graslanden en verdrogingsbestrijding. Van dit bedrag is circa 70 miljoen euro per jaar bestemd voor nieuw openwater, moerassen en extensieve graslanden, circa 30 miljoen euro per jaar gaat naar verdrogingsbestrijding en vallen daarmee onder het thema natuur (*paragraaf 5.1*). De 70 miljoen euro per jaar is bedoeld voor zowel rijks- (voor veiligheid tegen overstromingen) als regionale systemen (voor het voorkomen van wateroverlast). Bij de beoordeling is uitgegaan van een ongeveer gelijke verdeling. De resulterende inzet van circa 35 miljoen euro per jaar is omvangrijk ten opzichte van het referentiep pad (geen rijksbijdrage voor de regio) en kan daarmee een sterke stimulans betekenen voor maatregelen tegen wateroverlast in de regio.

D66 onderstreept het belang dat ze aan waterbeheer hecht door een aparte waterwet in het leven te willen roepen. Hierin moeten alle aspecten rond veiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit worden opgenomen. Afhankelijk van de invulling kan dit leiden tot een betere samenhang in het waterbeleid. Mogelijke effecten van zo'n waterwet zijn op dit moment nog niet te geven.

In de ruimtelijke ordening wil D66 de planologische duidelijkheid rond water vergroten door het instellen van blauwe contouren in zowel de rijks- als regionale systemen. Deze blauwe contouren zijn vergelijkbaar met de rode en groene contouren uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en geven aan waar bepaalde waterfuncties in de ruimtelijke ordening leidend zijn. De blauwe contouren dienen in de visie van D66 te worden verankerd in streek- en bestemmingsplannen.

### **GroenLinks**

GroenLinks onderschrijft de doelstellingen van het bestaande beleid en wil vanaf 2002 extra investeren in ruimte voor watermaatregelen (aankoop en inrichting). De voorgestelde intensivering loopt op van 9 miljoen euro in 2003 tot 35 miljoen euro in 2006 en in daarop volgende jaren. De intensivering voor de periode 2003-2006 bedraagt daarmee in totaal 88 miljoen euro. De intensivering is zowel voor rijks- als regionale wateren bedoeld. Bij de beoordeling is uitgegaan van een ongeveer gelijke verdeling. De resulterende inzet voor regionale systemen omvat zo gemiddeld circa 10 miljoen euro per jaar in de periode 2003-2006 en 17,5 miljoen euro per jaar in de jaren na 2006. Momenteel is er geen bijdrage vanuit het Rijk.

Daarnaast beoogt GroenLinks wateroverlast te verminderen door koppeling waar mogelijk met agrarisch natuurbeheer (25 miljoen euro per jaar) en groenblauwe dooradering (15 miljoen euro per jaar) (zie ook *paragraaf 5.1*). Taakstellingen en labelling van deze gelden ten aanzien van wateroverlast ontbreken echter, zodat het effect onzeker is.

De investering van 70 miljoen euro per jaar voor waterconservering door vernatting heeft als belangrijkste doel verdrogingsbestrijding (*paragraaf 5.1*). Deze maatregel leidt zonder aanvullende ingrepen (vergroten waterbergingscapaciteit) niet tot vermindering van de wateroverlast.

GroenLinks gaat verder uit van een actieve handhaving in de ruimtelijke ordening en wil daarnaast bestaande plannen, zoals voor Vinex-locaties, opnieuw tegen het licht houden en zonodig aanpassen of verplaatsen bij een negatief effect op het watersysteem (Watertoets). Gelden ter compensatie van planschade zouden uit het Fonds voor Economische Structuurversterking moeten komen. Dit gaat verder dan het referentiepad.

### *ChristenUnie*

De ChristenUnie kent een hoge prioriteit toe aan het realiseren van een integraal en duurzaam waterbeheer. Behalve voor Ruimte voor Water is er ook aandacht voor duurzame bescherming van grondwatersystemen en een duurzaam gebruik van water. Wat betreft wateroverlast onderschrijft de ChristenUnie de doelstellingen van het referentiepad en loopt in de formulering van enkele concrete maatregelen voor op de verdere uitwerking van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het nog af te sluiten Bestuursakkoord Water.

De ChristenUnie ziet voor de rijksoverheid een belangrijke rol weggelegd bij de implementatie van het Ruimte voor Water spoor. Dit uit zich onder andere in een sterke centrale rol van de rijksoverheid, een pleidooi voor een streng nalevingsregime van het nog af te sluiten Bestuursakkoord Water, een bindende watertoets en extra gelden voor zowel het hoofdwatersysteem als het regionale systeem. Met het bindend verklaren van de watertoets gaat de ChristenUnie verder dan het vastgestelde beleid.

De ChristenUnie koppelt de besteding van 25 miljoen euro per jaar voor agrarisch natuurbeheer aan een taakstelling voor ruimte ten behoeve van waterberging (5.000 ha in 2010, kosten ruim 2 miljoen euro per jaar). Deze taakstelling loopt vooruit op eventuele afspraken in het nog af te sluiten Bestuursakkoord Water. Daarnaast zet de ChristenUnie in op de spoedige realisatie van een nieuwe randmeer langs de Noordoostpolder (*paragraaf 5.1*). In de periode 2005-2008 wil deze partij daarvoor een rijksbijdrage van 30 miljoen euro per jaar reserveren. Het Rijk draagt daarmee een substantieel deel van de geschatte realisatiekosten. Het Randmeer Noordoostpolder kan op termijn zowel bijdragen aan verbetering van de veiligheid tegen overstromingen, als aan de vermindering van de wateroverlast in de regio. De uiteindelijke bijdrage aan het verminderen van de wateroverlast is echter in dit stadium nog onzeker (NEI *et al.*, 2002).



## SP

De SP formuleert ten opzichte van het huidige beleid geen aanvullende maatregelen of instrumenten, en reserveert evenmin extra gelden. Wat betreft water wordt uitsluitend op de bestrijding van verdroging ingezet (*paragraaf 5.1*). Wel blijkt uit het document Ruimte voor Iedereen (SP, 2000), dat de SP uitgaat van de strategie voor duurzaam waterbeheer van de Commissie Waterbeheer 21ste eeuw. Het huidige beleid ten aanzien van veiligheid en wateroverlast, waarbij met ruimtelijke en waar nodig technische maatregelen oplossingen worden gecreëerd, wordt ondersteund.

## 6.2 Veiligheid tegen overstromingen

### 6.2.1 Vergelijking tussen de partijen

Alle beoordeelde partijen onderschrijven de beleidsstrategie en de doelstellingen van het huidige beleid. Vooruitlopend op de uitkomsten van de Commissie Luteijn (advies noodoverloopgebieden) zetten alle partijen in op een versnelde aanwijzing van noodoverloopgebieden. PvdA en D66 gaan daarin het verst (*tabel 6.2*) en zetten circa 35 miljoen euro per jaar extra in voor veiligheid (rijkswateren), de helft van de in totaal gereserveerde 70 miljoen euro per jaar voor wateroverlast en veiligheid tegen overstromingen (*paragraaf 6.1*). Ten opzichte van het huidige beleid (circa 90 miljoen euro per jaar) betekent dit een substantiële intensivering. De gelden zijn bij beide partijen specifiek bedoeld voor fysieke maatregelen ter vergroting van de waterbergingscapaciteit.

De ChristenUnie investeert in de periode 2005-2008 30 miljoen euro per jaar in het Randmeer Noordoostpolder en stelt daarnaast 10 miljoen euro per jaar beschikbaar voor ruimtelijke kwaliteit, mede inzetbaar in noodoverloopgebieden. PvdA en D66 investeren in fysieke maatregelen over de periode tot 2010 circa 100 miljoen euro meer dan de ChristenUnie. Daarnaast wordt van de investeringen van PvdA en D66 een groter effect verwacht dan bij de ChristenUnie, aangezien die het geld uitsluitend inzet voor het Randmeer Noordoostpolder.

*Tabel 6.2 Kwalitatieve beoordeling **veiligheid tegen overstromingen** bij uitvoering van de partijvoorname van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.*

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
<b>Totaal</b>	++	++	+	+	=
Doelstellingen	=	=	=	=	=
Maatregelen	+	+	+	+	+
Geld	++	++	+	+	=
Inzet van instrumenten	+	+	+	+	=
Financiële inzet (mln euro/jaar)	35	35	4,5-17,5 <sup>1)</sup>	15	0

1) 4,5 miljoen euro in 2003 oplopend tot 17,5 miljoen euro vanaf 2006

Het programma van GroenLinks bevat een intensivering van gemiddeld circa 10 miljoen euro per jaar in de periode 2003-2006 en 17,5 miljoen euro per jaar van 2007-2010. Dit betekent een toename van de financiële middelen met 10-20% ten opzichte van het referentiepado (90 miljoen euro per jaar). Daarnaast zet GroenLinks in op een absolute bouwstop in uiterwaarden en een versnelling van de aanwijzing van noodoverloopgebieden.

In vergelijking met de andere partijen zijn de te verwachten effecten van de aanvullende maatregelen van de SP (absolute bouwstop in uiterwaarden en versnelling aanwijzing noodoverloopgebieden) ten opzichte van het huidige beleid gering. De SP stelt geen extra gelden beschikbaar.

## 6.2.2 Probleemschets en referentiepado

Overstroming is een *levensbedreigende* situatie door ongecontroleerde overstroming van gebieden als gevolg van extreme rivierafvoeren of zeespiegelstijgingen. Risico's voor overstroming bestaan uitsluitend in de lage delen van West-Nederland en in het rivierengebied.

De opgave ten aanzien van veiligheid tegen overstroming is het handhaven van de wettelijke vastgelegde normen voor overstromingskansen voor de lage delen van Nederland en het rivierengebied. Om structurele erosie van de kust tegen te gaan, handhaaft het Rijk sinds 1990 de basiskustlijn door middel van zandsuppletie. Daarnaast is in de kustzone interim-beleid van toepassing dat restricties stelt aan bebouwing, met name buiten kustplaatsen. Het interim-beleid blijft van kracht totdat de rode contouren (uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening) om de kustplaatsen zijn getrokken.

De huidige inrichting van het rivierengebied is afgestemd op een maatgevende afvoer van 15.000 m<sup>3</sup>/s in de Rijn en 3.650 m<sup>3</sup>/s voor de Maas. In 2015 moeten maatregelen zijn uitgevoerd om bij een maatgevende afvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/s (Rijn) en 3.800 m<sup>3</sup>/s (Maas) de veiligheid te garanderen.

Door klimaatverandering en de daardoor verwachte toename van de rivierafvoer en neerslag in de winter, wordt na 2015 rekening gehouden met een verdere stijging van de maatgevende afvoeren. De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw gaat uit van een toename van de maatgevende afvoer voor de Rijn toe tot 18.000 m<sup>3</sup>/s en voor de Maas tot 4.600 m<sup>3</sup>/s. De zeespiegelstijging neemt in dit scenario toe met 60 cm (CW21, 2000). Deze Commissie geeft aan dat uit de ruimte voor waterstrategie een ruimteclaim van circa 90.000 ha voortvloeit voor het handhaven van de veiligheid. Deze claim omvat ruimte voor een veerkrachtige kust en zoekgebied voor retentiegebieden en noodoverloopgebieden in het rivierengebied (CW21, 2000).

Uitgangspunt voor het referentiepado is het beleid zoals neergelegd in de beleidsnota Vierde Nota Waterhuishouding (V&W, 1998) en de daarop volgende nota's Anders

Omgaan met Water, Ruimte voor de Rivier en de 3de Kustnota (V&W, 2000) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB3 (VROM, 2001b). In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB3 worden – conform de schattingen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw – ruimtelijke maatregelen voorgesteld om de veiligheid te handhaven en de wateroverlast in de toekomst te verminderen. Het tweede Structuurschema Groene Ruimte (LNV, 2002a) valt buiten het referentiepad.

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt het kustfundament geïntroduceerd als het gebied dat van belang is voor de bescherming van het laag gelegen deel van Nederland tegen overstroming vanuit zee. Het kustfundament is zeewaarts begrensd door de 20 meter dieptelijn. Bij de aanduiding van de globale landwaartse grens wordt rekening gehouden met het meest problematische scenario van zeespiegelstijging tot over 200 jaar. Hiervoor zal ruimte gereserveerd worden achter de bestaande waterkering. In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en de nota Anders omgaan met water (V&W, 2000) worden bovendien drie zwakke schakels in de kustverdediging als prioritair aangewezen voor versterking (namelijk West Zeeuws-Vlaanderen, Hoek van Holland-Kijkduin en Callantsoog-Den Helder).

In het riviereengebied zijn voor de periode tot 2015 vooral buitendijkse maatregelen voorzien, zoals vergroting van de afvoercapaciteit door bijvoorbeeld verlaging van uiterwaarden, het opruimen van obstakels en kleinschalige dijkverleggingen. Voor de periode na 2015 zijn waarschijnlijk binnendijkse maatregelen nodig zoals grootschalige dijkverleggingen, groene rivieren en retentiegebieden. Op een gelimiteerd aantal en door het Rijk aangewezen plaatsen, biedt het Rijk plaats aan experimenten met aangepaste bouwvormen in het riviereengebied. De commissie Luteijn onderzoekt thans nut en noodzaak van noodoverloopgebieden voor bovenmaatgevende omstandigheden (advies noodoverloopgebieden). In de aangekondigde PKB Ruimte voor de Rivier zullen keuzes ten aanzien van de ruimtelijke maatregelen (uiterwaardingrepen, retentiegebieden, noodoverloopgebieden) worden vastgelegd.

Gekoppeld aan de beleidsnota's Anders omgaan met water, Ruimte voor de Rivier en de 3de Kustnota heeft het kabinet voor de periode 2001-2015 1,27 miljard euro aan extra gelden beschikbaar gesteld voor maatregelen in de kustzone en de rijkswateren. Dit betekent een intensivering van gemiddeld circa 90 miljoen euro per jaar tot 2015. Of alle benodigde maatregelen met de nu beschikbare budgetten bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat kunnen worden gefinancierd is nog niet duidelijk omdat de daadwerkelijke omvang van de maatregelen nog niet bekend is.

### 6.2.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De PvdA onderschrijft de doelstellingen van het huidige beleid. Daarnaast stelt de PvdA een versnelling voor van maatregelen voor veiligheid tegen overstroming en ter voorkoming van wateroverlast, gekoppeld aan de versnelling van de Ecologische Hoofdstruc-

tuur (het Natuuroffensief). PvdA reserveert hiervoor een substantieel bedrag van circa 70 miljoen euro per jaar. Het geld wordt ingezet voor zowel rijks- als regionale systemen. Bij de beoordeling is uitgegaan van een ongeveer gelijke verdeling. De resulterende extra inzet van circa 35 miljoen euro per jaar is ten opzichte van het referentiep pad (90 miljoen euro per jaar) substantieel en kan daarmee een sterke stimulans betekenen voor maatregelen ten behoeve van veiligheid tegen overstroming.

De voorgestelde versnelde aanwijzing van noodoverloopgebieden zal effect hebben op de veiligheid tegen overstroming. Hiervoor wordt door de PvdA echter nog geen geld gereserveerd.

### **D66**

D66 onderschrijft de doelstellingen van het huidige beleid en reserveert circa 70 miljoen euro per jaar voor nieuw openwater, moerassen en extensieve graslanden. Het geld wordt ingezet voor zowel rijks- (ten behoeve van veiligheid tegen overstromingen) als regionale systemen (ten behoeve van het voorkómen van wateroverlast). Bij de beoordeling is uitgegaan van een ongeveer gelijke verdeling. De resulterende extra inzet van circa 35 miljoen euro per jaar is ten opzichte van het referentiep pad (90 miljoen euro per jaar) substantieel en kan daarmee een sterke stimulans betekenen voor maatregelen ten behoeve van veiligheid tegen overstroming.

Verder zet D66 in op de aanwijzing van blauwe contouren voor rijks- en regionale watersystemen, gericht op versterking van de planologische duidelijkheid van het ruimte voor waterbeleid. De voorgestelde versnelde aanwijzing van noodoverloopgebieden heeft specifiek effect op veiligheid tegen overstroming. Hiervoor reserveert D66 echter nog geen geld.

D66 wil een aparte Integrale Waterwet. Afhankelijk van de invulling kan dit leiden tot een betere samenhang in het waterbeleid. Aan deze intentie zijn nog geen effecten te verbinden.

### **GroenLinks**

GroenLinks onderschrijft de doelen van het bestaande beleid. Vanaf 2002 wil GroenLinks extra investeren in ruimte voor water maatregelen (aankoop en inrichting). De voorgestelde intensivering loopt op van 9 miljoen euro in 2003 tot 35 miljoen euro in 2006 en daarop volgende jaren. De intensivering voor de periode 2003-2006 bedraagt daarmee in totaal 88 miljoen euro. De intensivering is zowel voor rijks- als regionale wateren bedoeld. Bij de beoordeling is uitgegaan van een ongeveer gelijke verdeling. De resulterende extra inzet voor de rijkswateren omvat daarmee gemiddeld circa 10 miljoen euro per jaar in de periode 2003-2006 en 17,5 miljoen euro per jaar na 2006. Dit betekent ten opzichte van het referentiep pad (90 miljoen euro per jaar) een intensivering van 10-20%.

GroenLinks wil versneld noodoverloopgebieden aanwijzen, maar reserveert hiervoor geen extra geld. GroenLinks wil een verbod op buitendijks bouwen in het rivieren-

gebied, de duinen en het IJsselmeergebied. Tevens wil GroenLinks bestaande plannen, zoals voor Vinex-locaties, opnieuw tegen het licht houden en zonodig aanpassen of verplaatsen bij een negatief effect op het watersysteem (Watertoets). Gelden ter compensatie van planschade zouden uit het Fonds voor Economische Structuurversterking moeten komen.

### *ChristenUnie*

De ChristenUnie onderschrijft de doelen van het huidige beleid. In de formulering van concrete maatregelen loopt de ChristenUnie voor op het overleg in het kader van Bestuursakkoord Water en de uitkomsten van de Commissie Luteijn (advies noodoverloopgebieden). Met een bouwstop in uiterwaarden, ruimtereservering voor retentiegebieden, versnelde aanwijzing van noodoverloopgebieden (inclusief reservering 10 miljoen euro per jaar voor investeringen in ruimtelijke kwaliteit, deels inzetbaar in noodoverloopgebieden), de bindende watertoets en de aanleg van het Randmeer Noord-oostpolder (30 miljoen euro per jaar gereserveerd voor de periode 2005-2008) zijn concrete maatregelen benoemd, die verder gaan dan het bestaande beleid.

### *SP*

De SP onderschrijft het bestaande beleid. Aanvullend stelt deze partij een absolute bouwstop voor in uiterwaarden en versnelling van de aanwijzing van noodoverloopgebieden. Voor deze versnelling is nog geen geld gereserveerd. In vergelijking met de andere partijen zijn de te verwachten effecten van deze maatregelen ten opzichte van het bestaande beleid gering.



## 7 DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

### 7.1 De stedelijke leefomgeving

#### 7.1.1 Vergelijking tussen de partijen

De kwaliteit van de stedelijke leefomgeving en de waardering ervan door bewoners en andere gebruikers staan momenteel zeer in de belangstelling. Het is een complex en moeilijk te beschrijven onderwerp, waarbij sociale, ruimtelijke, milieu- en gezondheidsaspecten in onderlinge samenhang een rol spelen. De waardering van de leefomgeving is bovendien afhankelijk van het mens- en maatschappijbeeld dat door een partij wordt aangehangen. De wensen en ambities van partijen op dit onderwerp sluiten daar per definitie bij aan. Bij de ene partij kan bijvoorbeeld veel groen in en om de stad een kenmerk van een goede leefomgevingskwaliteit zijn, bij een andere juist de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen. Dat zijn politieke keuzen, waarover een wetenschappelijk oordeel niet is te geven. Er bestaat op dit moment geen algemeen geaccepteerd begrippenkader, laat staan maten waarin de kwaliteit van de leefomgeving in de volle breedte kan worden berekend of geschat. Een beoordeling kan daarom niet anders dan kwalitatief van aard zijn. Daarbij is een benadering gehanteerd die het RIVM ook bij eerdere analyses van de kwaliteit van de lokale leefomgeving heeft toegepast, zoals in de Milieubalans 2000, de Nationale Milieuverkenning 5 en Bouwstenen voor het NMP4.

De PvdA heeft in haar programma een integrale visie voor de stedelijke leefomgeving neergezet. Die visie vertaalt zich in een samenhangend pakket van beleidsvoornemens dat gunstig uitwerkt op de meeste onderscheiden domeinen van de leefomgevingskwaliteit. Ook de SP en GroenLinks presenteren een breed programma voor de stedelijke leefomgeving, waarin het oplossen van veelvormige leefbaarheidsproblemen in achterstandswijken een belangrijke plaats inneemt. GroenLinks zet daarbij sterk in op de invloed en betrokkenheid van de bewoners bij de verbetering van woning en wijk. Bij de SP is het bestrijden van de tweedeling in de samenleving een belangrijk motief. In de uitwerking ontlopen deze partijen elkaar echter niet veel. Ook de ChristenUnie heeft in haar programma met het speerpunt 'buurten' expliciet aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving. In haar programma ligt de nadruk meer op de ontwikkeling van het landelijk gebied. D66 schetst in haar programma alleen de hoofdlijnen van nieuw beleid en heeft bewust afgezien van uitwerking daarvan in meer concrete maatregelen. De voorstellen van D66 om de invloed van de burger en lokale initiatieven te vergroten en die vanuit Den Haag te verminderen, sluiten goed aan op het uitgangspunt dat de waardering van de leefomgeving sterk afhangt van ruimtelijke functies van een gebied en de samenstelling van de bevolking.

## 7.1.2 Probleemschets en referentiepadi

Ook in Nederland zijn aspecten van kwaliteit van leven verre van gelijkmatig verdeeld over de ruimte of over sociale groepen. Een aansprekend voorbeeld is de aanmerkelijk lagere levens- en gezondheidsverwachting in achterstandswijken, in vergelijking met meer welvarende wijken (RIVM, 2001b). Leefstijl, zoals rook- en drinkgedrag of omgang met stress, wordt vaak genoemd als belangrijke oorzaak, maar ook de sociale en fysieke omgeving spelen een rol. Uit recente ruimtelijke analyses komt het beeld naar voren dat in bepaalde wijken de kans op een stapeling van ongunstige ruimtelijke, sociale en milieufactoren aanzienlijk groter is dan in andere wijken (RIVM, 2001b). Het kan gaan om woningdichtheid, oppervlakte beschikbaar park of plantsoen, het percentage huishoudens met een beneden modaal inkomen of het percentage geluidbelast oppervlak. Dit beeld komt ook terug in de gezondheidstoestand van de bewoners en hun beleving van woning en buurt. Het betreft vaak de (net) buiten de stedelijke centra gelegen vooroorlogse en vroeg-naoorlogse woonmilieus met een dichte bebouwing en meergezinswoningen. Ruim 45% van de woningen en huishoudens bevindt zich in dergelijke woonmilieus. In lang niet in al deze wijken is sprake van een achterstandssituatie, maar de kans op gezondheids- of leefbaarheidproblemen is er wel groter (RIVM, 2001b).

### Beoordelingsdomeinen van de stedelijke leefomgeving

#### Milieu kwaliteit

Wat zijn de effecten op de milieubelasting (lucht- en bodemverontreiniging, lawaai, stank, binnenmilieu en externe veiligheid)? Is er sprake van ruimtelijke concentratie van milieudruk?

#### Ruimtelijke Inrichting

Hoe worden de ruimtelijke kwaliteiten beïnvloed? Denk aan bebouwingsdichtheden, parkeerruimte, beschikbaarheid van parken en pleinen, verkeersveiligheid, begrippen als diversiteit en identiteit, historische stad- en dorpcentra; functiemenging of -scheiding, beschikbaarheid van sociaal-culturele en andere voorzieningen (zoals scholen, sportfaciliteiten, cultureel, winkels), ecologische structuur binnen en rondom de stad, bereikbaarheid (woon-werkverkeer, openbaar vervoer).

#### Sociale kwaliteit

Hoe zit het met ruimtelijke en sociale verdeling van woonkwaliteiten, milieudruk, en -risico's,

sociale en gezondheidsrisico's, segregatie en verdringing van groepen? Is aandacht besteed aan sociale betrokkenheid, participatie, sociale veiligheid en samenhang in buurten?

#### Stad en Land

Kunnen stad en land nog worden onderscheiden? Is er ruimte voor ecologische waarden in en rond het stedelijk gebied? Hoe staat het met de beschikbaarheid en bereikbaarheid van natuur en hoogwaardig landschap om te recreëren?

#### Gezonde Buurten

Worden binnen- en buitenmilieu veiliger en gezonder, dragen ruimtelijke inrichting en infrastructuur bij aan gezond gedrag? Is rekening gehouden met oorzaken van sociaal-economische gezondheids- en welzijnsverschillen? Hoe staat het met de gezondheidszorgvoorzieningen in de buurt?



Figuur 7.1 Beoordelingskader (stedelijke) leefomgeving (Bron: RIVM).



Ook de luchtkwaliteit is in het stedelijk gebied vaak slechter dan erbuiten. Vooral de normen van de Europese Unie (EU) voor NO<sub>2</sub> en fijn stof worden in veel woonwijken overschreden. De meeste overschrijdingen vinden plaats bij woonwijken die langs snelwegen liggen. Langs ongeveer 100 km snelweg vindt een overschrijding plaats tot op meer dan 75 m afstand. Daarbij gaat het om in totaal 4.000-4.500 woningen verspreid over 25 locaties. De helft hiervan bevindt zich in Amsterdam-West langs de A10 en in Overschie langs de A13. Ook de externe veiligheidsrisico's en de geluidhinder zijn in steden vaak significant groter dan daarbuiten (*paragraaf 7.2 en 7.3*).

### ***Referentiepadi***

Bij de kwaliteit van de leefomgeving kan een vijftal domeinen worden onderscheiden (*figuur 7.1*): milieukwaliteit, ruimtelijke inrichting, sociale kwaliteit, stad en land, en gezonde buurten (zie Milieuverkenning 5, Milieubalans 2000 en Bouwstenen voor het NMP4). Deze domeinen worden in de tekstbox kort toegelicht. De voornemens van de partijen zijn beoordeeld aan de hand van deze vijf domeinen.

## **7.1.3 Beoordeling van partijvoornemens**

### ***PvdA***

De PvdA presenteert een thematisch programma met als 'Leitmotiv' kwaliteit van leven. Het kenmerkt zich door de inzet van een scala van maatregelen die alle hierboven genoemde domeinen van de leefomgeving raken en in potentie gunstig beïnvloeden. De PvdA spreekt van een transitie van kwantiteit naar kwaliteit, waarbij ook sport en cultuur zijn betrokken, en de samenhang tussen wonen, werken, vervoer, natuur en water. Gezocht wordt naar een duurzaam antwoord op de vraag naar ruimte. De PvdA wijst expliciet op de opeenstapeling van ongunstige ontwikkelingen in bepaalde stadswijken, overigens uit een wat breder oogpunt dan alleen de milieuproblematiek. Bij ruimtelijke ordening gaat het om zaken als de leefbaarheid van het platteland en het instandhouden van het contrast tussen stad en platteland. Zo moet een bebouwingstaks voorkomen dat open ruimte verloren gaat aan nieuwe woonwijken of bedrijfsterreinen. De ruimte kan efficiënter worden benut door de aanleg van nieuwe bedrijfsterreinen op regionale schaal gecoördineerd toe te wijzen.

In haar verkiezingsprogramma waarschuwt de PvdA tegen een ruimtelijke tweedeling in de steden. Maatschappelijke problemen concentreren zich vaak in bepaalde buurten. De PvdA ziet de oplossing vooral in het stimuleren van buurtorganisaties (ondersteuning van vrijwilligers) en het ondersteunen van wijkgerichte initiatieven, waarbij bewoners meer zeggenschap over hun buurt krijgen als het gaat om cultuur, zorg of maatschappelijk werk. De PvdA streeft naar grotere betrokkenheid van bewoners bij inrichting, beheer en onderhoud van de openbare ruimte; gemeenten worden gestimuleerd hierover prestatiecontracten af te sluiten met bewoners. Ook de (sociale) veiligheid is hiermee volgens het programma gediend, omdat de betrokkenheid van de bewoners bij hun buurt toeneemt. De PvdA wil actief investeren in het publieke domein. De opbrengsten van een bebouwingstaks op de open ruimte wordt hiervoor ingezet, met name in de oude

wijken. In haar programma wijst de PvdA bovendien op de eisen die de vergrijzing stelt aan de ruimtelijke inrichting van buurten. Er zijn op ouderen toegespitste voorzieningen nodig in de buurt en er moet meer ruimte komen voor de woonwensen van ouderen.

De PvdA stelt expliciet een verbetering van de woonomgeving in de stad voor, door middel van stedelijke vernieuwing (intensiever ruimtegebruik door hoogbouw vooral in het centrum van het stedelijk gebied), maar ook door behoud en uitbreiding van ‘groen in en rond de stad’. Groen moet voor iedereen binnen 500 m aanwezig zijn en sportvelden en trapveldjes moeten in de directe woonomgeving aanwezig zijn.

Het PvdA-programma bevat een reeks van sterke, integrale maatregelen die gunstig kunnen uitwerken op de verschillende domeinen van de stedelijke leefomgevingskwaliteit. Er worden aanzienlijke financiële middelen ingezet op de integrale aanpak van leefbaarheidknelpunten, het opknappen van oude wijken en intensivering van grondgebruik. Er is ruimschoots aandacht voor groen in de wijk, vervoer en er zijn financiële prikkels tegen verlies aan open ruimte. Light rail en duurzaam bouwen zijn sterke *milieu*maatregelen. Daarnaast wil de PvdA risicovolle bedrijven uit de wijk en op knelpunten lawaai en luchtvervuiling aanpakken met stil asfalt en een maximumsnelheid van 70 km/u. Een sterke inzet is ook te zien op het domein *stad en land*: tegengaan van versnippering, intensief gebruik van de bebouwde ruimte, zuinig omgaan met open landschap, bundelen van wonen en werken, en het beschermen van natuurgebieden. De PvdA zet vanuit een integrale benadering in op verbetering van de leefomgeving en presenteert hiervoor een aantal concrete maatregelen die verder gaan dan huidig beleid. Dit heeft een positieve uitwerking op met name de domeinen sociale kwaliteit en gezonde buurten. Een aandachtspunt hierbij zijn de mogelijke ongunstige effecten van intensivering van stedelijk ruimtegebruik en het combineren van functies.

## D66

D66 doet in haar verkiezingsprogramma alleen voorstellen op hoofdpunten die een verandering betekenen ten opzichte van de huidige beleidslijn. Voor de leefomgeving stelt D66 een aantal nieuwe maatregelen voor. Het aanwijzen van locaties voor het bouwen van woningen in de Randstad, meervoudig ruimtegebruik en herstructurering zijn maatregelen die gunstig kunnen uitpakken voor de stedelijke leefomgeving. Daarnaast doet D66 verspreid in haar programma een reeks van voorstellen met betrekking tot onderwijs, sport- en zorgvoorzieningen en participatie van burgers (migranten), die (indirect) een positieve invloed kunnen hebben op de sociale kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving en de gezondheid.

In haar bondige verkiezingsprogramma legt D66 een zwaar accent op de bestuursvisie: de burger moet meer invloed krijgen op zijn of haar dagelijkse leefomgeving; individuele wensen en lokale initiatieven moeten een groter gewicht krijgen. Meer zeggenschap voor de burger en minder regels vanuit Den Haag. Deze visie vindt zijn weerslag in het programma. Minder dan bij de andere partijen is beleid in concrete maatregelen uitgewerkt. Dat is een politieke keuze, waarover een wetenschappelijk oordeel niet is te geven. Hetzelfde geldt voor de keuze van D66 om prioriteiten te stellen in de vorm van

nieuwe doelstellingen of inzet van financiële middelen en minder in concrete maatregelen of instrumenten.

Onderzoek wijst uit dat de beleving van de kwaliteit van de leefomgeving sterk afhankelijk is van kenmerken van de bewoners. De ideale leefomgevingskwaliteit bestaat niet. De waardering van aspecten van leefomgevingskwaliteit hangt sterk af van de functies van de ruimte en de samenstelling van de bewoners en gebruikers. Daar sluit de visie van D66 nauw op aan. Opgemerkt moet worden dat het terugtreden van de rijksoverheid – zeker bij de huidige druk op de stedelijke ruimte – ten koste zou kunnen gaan van de mogelijkheden van sociaal zwakke groepen in de samenleving, die hun weg in het bestel niet zo makkelijk weten te vinden. Ook kunnen van gemeente tot gemeente verschillen in aanpak van de leefomgevingskwaliteit ontstaan.

D66 presenteert in haar programma doelstellingen en beleid op alle bovengenoemde domeinen van omgevingskwaliteit, zoals meervoudig ruimtegebruik om de ruimtelijke kwaliteit te bevorderen, de bescherming van open ruimte en het Groene Hart, en het bestrijden van de concentratie van maatschappelijke problemen in achterstandswijken.

### *GroenLinks*

Kernbegrippen van het GroenLinks-programma zijn: kwaliteit, duurzaamheid, sociale rechtvaardigheid, leefbare en sociale woonomgeving. Bij de leefbaarheid van woonwijken richt de partij zich op woningverbetering, het behoud en versterken van sociale contacten en de ontmoediging van sloop van huurwoningen. Daarnaast stelt GroenLinks beleid voor om de sociale positie van mensen in achterstandssituaties te versterken, onder andere door specifiek onderwijs- en inkomensbeleid.

Sociale veiligheid in achterstandswijken in relatie met welzijnsproblemen is een apart item in het programma. De ruimtelijke kwaliteit krijgt veel aandacht, waarbij met name de afbakening van het stedelijk gebied en de bereikbaarheid van ‘groen’ aan de orde worden gesteld. Beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen neemt een belangrijke plaats in. Rust is een afzonderlijk thema in het programma, waarbij een relatie met de geluidsoverlast door het wegverkeer wordt gelegd. De voorgestelde maatregelen leggen veel druk op gemeenten. Decentralisatie van (milieu-)beleid en de wijze waarop de overheid hierin kan faciliteren komen in het partijprogramma niet aan bod.

De belangrijkste op de leefomgeving gerichte voorstellen van GroenLinks liggen op het gebied van verkeer, welzijn en sport: veiligheid en speelruimte op straat, minder ruimtebeslag door auto's, toegankelijke sport-, zorg- en welzijnsvoorzieningen in de buurt. GroenLinks bepleit landelijke minimumnormen voor basisvoorzieningen in de directe leefomgeving. Veel aandacht is er voor het welzijnsbeleid in wijken, waarmee een lokaal sociaal beleid moet worden vormgegeven. GroenLinks noemt expliciet de herstructureringswijken in het kader van de stedelijke vernieuwing. Hierbij hecht de partij een grote waarde aan de procesvorming en aan de betrokkenheid van bewoners. De sociale verbanden van huidige bewoners moeten zwaar wegen.

GroenLinks trekt extra geld uit voor het inrichten van de publieke ruimte om de sociale veiligheid te vergroten. Hiervoor ziet GroenLinks expliciet een taak weggelegd voor stedenbouwkundigen. De betrokkenheid bij de lokale leefomgeving dient te worden vergroot door decentralisatie. GroenLinks wil wat zij noemt een ‘radicale democratisering’, bijvoorbeeld in de vorm van het initiatiefrecht van bewoners voor verbeteringsplannen voor de wijk. Met betrekking tot gezondheid wil GroenLinks de mensen stimuleren gezond te leven en gezondheidsrisico’s te mijden. Daarnaast moeten de zorgvoorzieningen in achterstandswijken toegankelijker worden: dicht in de buurt en met personeel dat een afspiegeling is van de wijk. De verkeersveiligheid wil GroenLinks verhogen door de maximumsnelheid in woonwijken te verlagen tot 30 km/u en het gebruik van de auto in het stedelijk gebied te verminderen door middel van een hogere kilometerheffing.

Het programma van GroenLinks bevat verschillende integrale leefomgevingmaatregelen die een gunstige invloed hebben op bovengenoemde domeinen, zoals creatieve combinaties van functies en snelheidsbeperking in woonwijken. Op het domein *milieu kwaliteit* scoort met name de aanleg van (snel)fietspaden positief. Een aantal maatregelen kan de *ruimtelijke inrichting* gunstig beïnvloeden, zoals gebruiksnormen voor bedrijfsterreinen, regionale streek- en structuurplannen, contouren ecologische hoofdstructuur, ondergronds transport, aanleg van groene en blauwe mallen, natuur in de stad en snelheidsbeperking in woonwijken. GroenLinks stelt maatregelen voor die zijn gericht op een scherpe begrenzing tussen *stad en land* (en het toezicht hierop regelen). De partij zet fors in op verbetering van de sociale kwaliteit en de gezondheid in (achterstands)wijken, en de betrokkenheid van bewoners. Waar mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan ‘inbreiding’ van het stedelijk gebied boven uitbreiding. GroenLinks verwacht dat creatieve architectonische en stedenbouwkundige oplossingen mogelijk ongunstige effecten van intensivering en meervoudig ruimtegebruik op ruimtelijke en sociale kwaliteit en gezondheid in stedelijk kunnen voorkomen.

### *ChristenUnie*

Kernwoorden in het ChristenUnie-programma zijn: verantwoordelijkheid, leefbaarheid, veiligheid, normen en waarden. De ChristenUnie heeft de ontwikkeling van buurten expliciet als een van hun speerpunten in haar programma opgenomen. De ChristenUnie wil grenzen stellen aan oprukkende bebouwing, vervuiling, verarming van het leefmilieu en mobiliteitsgroei. Hierin wordt de overheid een stimulerende rol toebedacht. Wat wonen betreft wordt nadruk gelegd op voldoende sociale woningbouw (huurwoningen), diversiteit, duurzaamheid en compacte stadontwikkeling. In het verlengde daarvan beoogt de ChristenUnie een duidelijk onderscheid tussen stad en platteland, waarbij diverse maatregelen zijn gericht op verbetering van de kwaliteit van het (platte)land. Bij het milieubeleid gaat de ChristenUnie uit van het voorzorgsprincipe en het motto de vervuiler betaalt. Ook legt de ChristenUnie veel nadruk op de gezondheidsrisico’s van opslag, transport en productie van gevaarlijke stoffen.

De ChristenUnie hecht aan het lokale schaalniveau, zoals blijkt uit haar verkiezingsprogramma. De overheid moet in de visie van de ChristenUnie recht doen aan het eigen

karakter van buurten en wijken. Bewoners dienen daadwerkelijk inspraak te hebben middels wijkraden. Voorzieningen op gebied van onderwijs, zorg en sport moeten op buurtniveau aanwezig zijn. De nadruk bij het keurmerk voor de buurt ligt vooral op veiligheid en schoon. De ChristenUnie onderstreept dit met haar Model Gemeenteprogramma, een handreiking voor de lokale afdelingen van de partij en ondersteunend bij de gemeentelijke verkiezingen. In dit model wordt onder andere aandacht geschonken aan de stimulering van de lokale Agenda 21. De ChristenUnie bepleit een decentrale politiek op straatniveau. Dat betekent dat de sociale dimensie van de buurten en wijken dient te worden herwaardeerd. Door het hele verkiezingsprogramma komt daarnaast de aandacht voor de openbare ruimte naar voren. Deze openbare of publieke ruimte wordt breed gezien (ook bijvoorbeeld tv en internet). De aandacht voor de lokale milieuproblematiek is beperkt. De ChristenUnie stelt voor om bij programma's in het kader van het grote stedenbeleid expliciete eisen te stellen aan het aspect milieu en gezondheid.

Het verkiezingsprogramma besteedt een apart hoofdstuk aan het beheer van de ruimte. De nadruk ligt hierbij op de open ruimte, naast enige aandacht voor de stedelijke ruimte. De relatie groen en gezondheid komt eveneens aan de orde, maar daar gaat het met name om recreatieve voorzieningen buiten de stad.

De ChristenUnie heeft met het speerpunt 'buurten' en de expliciete aandacht voor de ontwikkeling van het landelijk gebied een sterk programma op het onderwerp leefomgeving. Zij zet met verkeersmaatregelen en het beheersbaar maken van het omgaan met gevaarlijke stoffen (productie, transport, opslag) sterk in op *milieukwaliteit*. Hetzelfde geldt voor *stad en land* met maatregelen gericht op het handhaven van contrast tussen groene en rode functies en het beschermen van de open ruimte. Het programma is minder uitgesproken op de domeinen sociale kwaliteit en gezonde buurten, zeker waar het de stad betreft.

## SP

Centrale thema's in het SP-programma zijn sociale wederopbouw, eerlijk delen van welvaart, en ecologie boven economie. Rode draad is de tweedeling in de maatschappij. Leefbare buurten en wijken zijn belangrijke doelen van de SP, waarbij ook wordt gekeken naar de geluidsoverlast door wegverkeer. Bij het onderwerp leefbare buurten ligt de nadruk op voorzieningen en groen.

Verbetering van achterstandswijken wordt vooral gezocht in renovatie van woningen, werkgelegenheid en toezichthouders. Stapeling van ruimtelijke, sociale en milieu- en gezondheidsproblemen wordt door de SP niet expliciet aan de orde gesteld. Bij ruimtelijke ordening gaat het vooral om duurzame inrichting, bescherming van de open ruimte, stadsvernieuwing, functiemenging en meervoudig grondgebruik. Op het gebied van milieu en duurzaamheid stelt de SP een groot aantal, verstrekkende maatregelen voor, zowel op lokale als op internationale schaal.

In haar verkiezingsprogramma besteedt de SP relatief veel aandacht aan de ruimtelijke kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. De verdeling en beschikbaarheid van ruimte

over (groepen) mensen en functies wordt expliciet uitgewerkt in het rapport Ruimte voor iedereen (SP, 2000). Veel aandacht gaat uit naar een evenwichtige opbouw van voorzieningen, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en groen in de buurt, en er is expliciete steun voor buurtverenigingen.

De SP presenteert een aantal sterke leefomgevingsmaatregelen waarin een integrale visie op (de kwaliteit van) de leefomgeving tot uiting komt. Wijken en dorpen moeten leefbaar zijn en blijven. Dat vereist zowel een evenwichtige opbouw van buurten, identiteit en het tegengaan van segregatie, als de aanwezigheid van voldoende algemene voorzieningen, zoals winkels, postkantoren, bankfilialen, buurthuizen, bibliotheken. Behoud en uitbreiding van stedelijk groen acht de SP van groot belang voor een leefbare buurt. Een landelijke norm dient ervoor te zorgen dat elke wijk over voldoende speelgelegenheid beschikt. Bovendien wil de SP door middel van de aanleg van meer vrij liggende fietspaden en fiets- en skateroutes mensen stimuleren om de auto te laten staan en meer te bewegen. Het programma bevat ook diverse uitgewerkte maatregelen om het openbaar vervoer (en de combinatie met fietsen) te bevorderen. Buurten moeten zoveel mogelijk verkeersluw zijn en bedrijven die veiligheidsrisico's veroorzaken moeten verdwijnen. De SP zet met de expliciete aandacht voor sociale, ruimtelijke en gezondheidsaspecten van leefbare buurten (èn groen èn ruimte en gezondheid) en een stevig milieu-offensief een sterk programma met betrekking tot kwaliteit van de leefomgeving neer. Een aandachtspunt is de mogelijke strijdigheid tussen intensief ruimtegebruik (strakke contouren) enerzijds en de stedelijke leefomgevingskwaliteit anderzijds.

## 7.2 Externe veiligheid

### 7.2.1 Vergelijking tussen de partijen

Alle partijen onderschrijven de doelstellingen van het huidige externe veiligheidsbeleid. De voorgestelde maatregelen en instrumenten zijn veelal vergelijkbaar met het vastgestelde beleid en vaak uiterst lastig te realiseren. Alleen de PvdA reserveert extra middelen (300 miljoen euro per jaar) om een aantal kostbare maar effectieve ruimtelijke maatregelen uit te voeren (tabel 7.1). GroenLinks stelt invoering van een ticketheffing voor, waardoor een vermindering van het aantal vliegbewegingen op Schiphol is te verwachten. Van de invoering van financiële maatregelen zoals een 'lege stoeltaks', een LTO-heffing of van BTW op vliegtickets wordt een marginaal effect verwacht op het aantal vliegbewegingen op Schiphol en daarmee op de externe veiligheidssituatie rond Schip-

Tabel 7.1 Kwalitatieve beoordeling **externe veiligheid** bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP.

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
Externe veiligheid	+	=	+	=	=

hol (*paragraaf 3.2 Mobiliteit en infrastructuur*). Aan maatregelen die alleen in internationaal verband kunnen worden ingevoerd (bijvoorbeeld BTW op kerosine of ecotaks op kerosine) is in de beoordeling van de partijprogramma's geen effect toegekend.

## 7.2.2 Probleemschets en referentiep pad

Het uitgangspunt van het NMP4-beleid is dat uiteindelijk in 2010 niemand onvrijwillig mag worden blootgesteld aan een jaarlijkse overlijdenskans groter dan 1 op de miljoen als gevolg van opslag, transport of gebruik van gevaarlijke stoffen. Een uitzondering geldt voor luchtvaart, waar de jaarlijkse individuele overlijdenskans niet groter mag zijn dan 1 op de 100.000. Op dit moment worden in Nederland tenminste 23.000 inwoners blootgesteld aan een hoger risico, waarvan 20.000 veroorzaakt door de luchtvaart. Naast luchtvaart vormen spoorwegemplacements, bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken, opslaan of produceren (zogenaamde BRZO-bedrijven), LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en opslag van bestrijdingsmiddelen en chemicaliën de belangrijkste risicobronnen (RIVM, 2001b). Het NMP4 bevat een ruwe schatting van het aantal inrichtingen dat niet aan de uitgangspunten van het nieuwe externe veiligheidsbeleid voldoen: 500-600 LPG-tankstations, 40 ammoniakkoelinstallaties, circa 75 opslagen van bestrijdingsmiddelen en chemicaliën, circa 5 spoorwegemplacements en circa 5 zogeheten BRZO-bedrijven (Besluit Risico's Zware Ongevallen). In totaal gaat het dus om circa 625-725 installaties die niet aan de uitgangspunten uit het NMP4 voldoen.

Ten aanzien van de externe veiligheidsrisico's rond Schiphol is de conclusie dat in de toekomst een kleine groep omwonenden een steeds groter risico loopt. Het aantal bewegingen over Amsterdam en in het bijzonder Buitenveldert vormt voor de ontwikkeling van de risico's de belangrijkste determinant. Maatregelen of omstandigheden die het aantal vliegbewegingen beïnvloeden, hebben een direct effect op de omvang van de externe veiligheidsrisico's. Ook bij het huidige, vastgestelde beleid (opening 5<sup>e</sup> baan in 2003, verruimde dwarswindlimiet) neemt de kans op 'kleine' ongevallen (10-30 doden) toe. Geraamd wordt dat de kans op grote ongevallen (40-200 doden) direct na 2003 sterk zal afnemen door het in gebruik nemen van de 5<sup>e</sup> baan. Het vliegverkeer boven Buitenveldert zal dan immers verminderen. Door de verdere groei van het aantal vliegbewegingen zal in de daarop volgende jaren de kans op een groot ongeval weer toenemen. Ook de kans op zeer grote ongevallen (meer dan 200 doden) zal dan toenemen.

In de PKB Schiphol en omgeving wordt gesteld dat het risico voor de omgeving van Schiphol ten opzichte van 1990 niet mag toenemen. Dit wordt in de PKB vertaald in drie concrete grenswaarden: het aantal huizen binnen de individueel risicocontour van  $10^{-6}$  en het gesommeerd gewogen risico (GGR) binnen de  $10^{-5}$  contour en binnen de  $10^{-6}$  contour. De PKB stelt geen randvoorwaarden aan het groepsrisico, dat wil zeggen aan de kans op een ramp met meer dan 10 doden op de grond. Uit berekeningen blijkt, dat binnen die randvoorwaarden van de PKB Schiphol het groepsrisico aanzienlijk toeneemt.



In het voorstel tot wijziging van de luchtvaartwet en de daarmee samenhangende AMvB's – het luchthavenverkeerbesluit en het luchthavenindelingsbesluit – wordt deze lijn voortgezet. De bepalingen ten aanzien van het GGR<sup>1)</sup> zijn nu vervangen door een bepaling ten aanzien van het totaal risicogewicht (TRG<sup>2)</sup>). Het TRG zal in 2010 ten opzichte van 1990 ongeveer zijn verdubbeld. Daarnaast wordt aangekondigd dat maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening zullen worden genomen om de kans op een ramp te beperken. Er wordt niet expliciet een maximum gesteld aan het groepsrisico.

Volgens artikel XI nr. 1 van de nieuwe luchtvaartwet zal het groepsrisico ('berekend met een nog te ontwikkelen causaal statistisch model') in 2005 niet hoger mogen zijn dan in 1990. Hiermee wordt het groepsrisico van 1990 de norm. Zoals uit het Milieu Effect Rapport blijkt is het in de praktijk niet mogelijk aan een norm voor het groepsrisico te voldoen (V&W, 1995). Dit betekent dat het "in voldoende mate voldoen aan het criterium van stand-still" zoals de PKB stelt, neerkomt op een toename van de kans op een ramp. Door met de wijziging van de luchtvaartwet akkoord te gaan, heeft de Tweede Kamer zich bij deze toename neergelegd.

Betere handhaving van bestaande regels maakt al onderdeel uit van het referentiep pad. Voornemens van partijen in deze richting leiden dus niet tot een verlaging van het risico ten opzichte van het bestaande beleid. Dergelijke voornemens dragen er wel toe bij dat onzekerheden rond uitvoering van het vastgestelde beleid worden verkleind.

### 7.2.3 Beoordeling van partijvoornemens

Alle beoordeelde partijen, met uitzondering van D66, stellen in een of andere vorm een verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen voor. De kans op ongevallen met meer dan 1.000 doden daalt hierdoor sterk, doordat ongevallen met gevaarlijke stoffen op binnenstedelijke spoorwegemplacements niet meer kunnen voorkomen.

Het verbieden van transport over het spoor is in de praktijk echter niet goed mogelijk. Volgens Europese vervoersverdragen kan de toegang tot het spoor immers niet worden geweigerd voor goederen die volgens de Europese regels (ADR) zijn verpakt. De enige manier om van dergelijk transport (bijvoorbeeld van chloor) af te komen is via de vergunningverlening voor inrichtingen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de eis dat geproduceerde gevaarlijke stoffen (meestal tussenproducten) ter plaatse worden verwerkt. In feite is dat laatste alleen voor chloor goed uitvoerbaar. Ammoniak en LPG zijn immers ook eindproducten die naar koelinstallaties respectievelijk LPG-stations en dus in een fijnmazig stelsel moeten worden gedistribueerd.

---

1) Het GGR is gedefinieerd als de som van de waarde van het individuele risico ter plaatse van alle woningen binnen het aangegeven gebied.

2) Het TRG is het product van het aantal vliegbewegingen, de kans op een ongeval per vliegbeweging en het gemiddeld vliegtuiggewicht.



**PvdA**

Algemeen	De PvdA onderschrijft de normen en regels van het huidige beleid. Door betere handhaving van bestaande regels, het reserveren van geld voor de herstructurering van risicobedrijven en het belasten van kerosine en binnenlandse vluchten wil de PvdA de bestaande normen realiseren.
Schiphol	Geldende milieu- en veiligheidsnormen (V&W, 1995). Internationaal initiatieven om heffing op kerosine door te voeren. LTO-heffing op binnenlandse vluchten.
Opslag en transport	Onder andere beperking van het aantal spoorroutes voor transport van gevaarlijke stoffen.
Risicobedrijven	De PvdA reserveert 300 miljoen euro per jaar voor het verplaatsen of saneren van risicobedrijven. Veiligheidsrapportages en beschikbaar stellen van informatie.

Veel maatregelen die de PvdA voorstelt zijn niet nieuw. Door de extra reservering van 300 miljoen euro per jaar voor bijvoorbeeld verplaatsing van risicobedrijven geeft de PvdA wel een belangrijke impuls aan de realisatie van het bestaande beleid. Met deze investering kan naar verwachting een aanzienlijke veiligheidswinst worden geboekt.

Sanering van LPG-stations kan plaatsvinden door het LPG-station te verwijderen (kosten circa 500.000 euro per station) of door de woningen rond de LPG-stations te verwijderen. Naar schatting gaat het hier om ongeveer 20.000 woningen. De kosten bedragen ongeveer 200.000 euro per woning. Met het verwijderen van alle 20.000 woningen is dus ongeveer 4 miljard euro gemoeid. Voor de verwijdering van alle (ongeveer 500) LPG-stations die een probleem vormen is circa 250 miljoen euro nodig. Wanneer alleen het LPG-deel kan worden verwijderd en het tankstation verder kan blijven bestaan, zijn de kosten vermoedelijk ongeveer de helft van dit bedrag (TNO, 2001). Overigens schat het RIVM dat ruim 20% van de thans te verwijderen woningen gebouwd is na 1984 en dus nadat het bouwen binnen de veiligheidszone bij AMvB werd verboden. Voor die huizen is de bouwvergunning destijds in strijd met deze AMvB verleend.

Het verwijderen van spoorwegemplacements is niet eenvoudig. Door hun functie moeten ze immers op het knooppunt van spoorlijnen liggen, zodat bij verwijdering van het emplacement ook alle toe- en afvoerspooren moeten worden verlegd. Bij emplacements die gecombineerd worden met het centraal station van de desbetreffende gemeente betekent dit, dat in het spoorweginet een extra knooppunt moet worden geconstrueerd. Een uitzondering vormen enkele grenseplacements, zoals Venlo en Roosendaal. Voor Venlo is ook een alternatief voorhanden (Blerick). De kosten voor verplaatsing van het emplacement in Venlo worden geraamd op 100 miljoen euro. De kosten voor verplaatsing van andere emplacements zijn niet bekend.

**D66**

Algemeen	D66 onderschrijft voor Schiphol de normen en regels van het huidige beleid. Voor overige aspecten is geen aandacht in partijprogramma D66.
Schiphol / vliegverkeer	Geldende milieu- en veiligheidsnormen (V&W, 1995). D66 wil invoering van BTW op kerosine en vliegtickets, en een ecotaks op kerosine.
Opslag en transport	-
Risicobedrijven	-

D66 stelt geen maatregelen voor die additioneel zijn ten opzichte van het referentiep pad.

### ***GroenLinks***

Algemeen	GroenLinks onderschrijft de normen en regels van het huidige beleid. Door betere handhaving van bestaande regels, ruimtelijk beleid, financiële instrumenten, een verbod van binnenlandse vluchten en van grootschalig transport van gevaarlijke stoffen wil GroenLinks de bestaande normen realiseren.
Schiphol / vliegverkeer	Geldende milieu- en veiligheidsnormen (V&W, 1995). Europese initiatieven om een heffing op vliegtickets en op kerosine door te voeren. LTO-heffing. Ticketheffing van 30 euro, zolang internationale afspraken uitblijven. Ruimtelijke maatregelen (onder andere niet meer bouwen binnen de risicocontour en afzien van bestaande bouwplannen). Verbod op binnenlandse vluchten (inclusief reclamevluchten, exclusief militaire luchtvaart).
Opslag en transport	Grootschalige transporten van gevaarlijke stoffen worden verboden.
Risicobedrijven	-

Veel maatregelen die GroenLinks voorstelt zijn niet nieuw. Door het ontbreken van investeringen is aan potentieel effectieve ruimtelijke maatregelen, zoals het niet door laten gaan van bestaande bouwplannen, geen effect toegekend.

Geraamd wordt dat de voorgestelde ticketheffing van circa 30 euro per ticket zal leiden tot een vermindering van het aantal vliegbewegingen op Schiphol met zo'n 10-15%. Dit zal leiden tot een verbetering van de veiligheid rond Schiphol in dezelfde orde van grootte. De effecten van een LTO-heffing en van een verbod op binnenlandse vluchten zullen zeer beperkt zijn.

### ***ChristenUnie***

Algemeen	De ChristenUnie onderschrijft de normen en regels van het huidige beleid. Door betere handhaving van bestaande regels (onder andere vuurwerkbesluit), een uitstootheffing voor vliegverkeer, sluiting van regionale luchthavens en onder andere een verbod van vervoer van chloor over het spoor, wil de ChristenUnie de bestaande normen realiseren.
Schiphol / vliegverkeer	Geldende milieu- en veiligheidsnormen (V&W, 1995). Nieuwe wet- en regelgeving moet minimaal voldoen aan deze PKB. De ChristenUnie wil een LTO-heffing op nationale schaal en een heffing op kerosine. Op regionale luchthavens mag tussen 23.00 en 7.00 uur niet worden gevlogen.
Opslag en transport	Vervoer van chloor over het spoor wordt afgebouwd.
Risicobedrijven	Informatievoorziening over risico's moet sterk verbeteren.

Veel maatregelen die de ChristenUnie voorstelt zijn niet nieuw en hebben niet of nauwelijks een aanvullend effect ten opzichte van het reeds in gang gezette beleid (referentiep道).

Van een LTO- of uitstootheffing met een totale opbrengst van 450 miljoen euro per jaar wordt weinig effect verwacht op het aantal vluchtbewegingen en daarmee op de externe veiligheidssituatie rond Schiphol (*paragraaf 3.2 Verkeer en infrastructuur*).

SP

Algemeen	De SP onderschrijft de normen en regels van het huidige beleid. Door betere handhaving van bestaande regels, een LTO-heffing voor vliegverkeer, sluiting van regionale luchthavens en onder andere een verbod van vervoer van chloor over het spoor wil de SP de bestaande normen realiseren.
Schiphol / vliegverkeer	Geldende milieu- en veiligheidsnormen (V&W, 1995). De SP wil een LTO-heffing met een uiteindelijke opbrengst van 1 miljard euro. Lege stoelenheffing. Heffing op korte vluchten. Sluiting regionale luchthavens. Verbod op reclamevluchten.
Opslag en transport	Vervoer van chloor over het spoor moet stoppen. Vervoer van gevaarlijke stoffen moet drastisch verminderen en om stadscentra worden geleid.
Risicobedrijven	Risicobedrijven moeten uit de woonwijken verdwijnen. Opstellen veiligheidssaneringsplan door alle gemeenten. Informatievoorziening over risico's moet sterk verbeteren (gevaarenkaart, symbolen op bedrijven, en dergelijke).

Veel maatregelen die de SP voorstelt zijn niet nieuw. Door het ontbreken van investeringen is aan potentieel effectieve ruimtelijke maatregelen geen effect toegekend. Zo ontbreekt in het SP-programma geld voor infrastructurele maatregelen om het vervoer van gevaarlijke stoffen om stadscentra heen te leiden, voor het verwijderen van risicobedrijven uit woonwijken en voor het sluiten van regionale luchthavens.

Van een LTO- of uitstootheffing met een totale opbrengst van 1 miljard euro wordt een marginaal effect verwacht op het aantal vluchtbewegingen (*paragraaf 3.2 Verkeer en infrastructuur*). Een verbod op reclamevliegtuigen zal nauwelijks leiden tot enige veiligheidswinst.

7.3 Geluidhinder

7.3.1 Vergelijking tussen de partijen

Bij uitvoering van de partijprogramma's van PvdA, GroenLinks en de ChristenUnie zullen aanzienlijk minder woningen langs spoor- en rijkswegen in sterke mate door

Tabel 7.2 Kwalitatieve beoordeling <b>geluidhinder</b> bij uitvoering van de partijvoornemens van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.					
	PvdA	D66	Groen Links	ChristenUnie	SP
Rijksweg- en spoorwegverkeer	++	=	++	+	=
Schiphol en omgeving	=	=	++	=/+ <sup>1)</sup>	++
Natuur- en stiltegebieden	=	=	++	++	+
1) Bij de ChristenUnie is geen sprake van een afname van de geluidhinder rond Schiphol, maar wel op regionale schaal in Maastricht en omgeving.					

geluid worden belast (*tabel 7.2*). De belangrijkste maatregel die daaraan bijdraagt is bij rijkswegen aanleg van stil asfalt, waar nodig in combinatie met het plaatsen van geluidsschermen in knelpuntsituaties. Bij spoorwegen gaat het vooral om aanleg van geluidsschermen.

GroenLinks en SP stimuleren de invoering van stille autobanden door heffingen of subsidies. GroenLinks wil bovendien de maximumsnelheid op rijkswegen terugbrengen naar 100 km/u. Deze maatregelen zullen vooral buiten de bebouwde kom, dus ook in natuur- en stiltegebieden, leiden tot een geringere geluidbelasting. De ChristenUnie stelt een vliegverbod voor kleine luchtvaart boven natuur- en stiltegebieden voor. Dat zal leiden tot een vermindering van de geluidbelasting in die gebieden.

GroenLinks wil invoering van stiller materieel bij het treinverkeer met heffingen stimuleren. Bij uitvoering van de voornemens van GroenLinks en SP zou de ernstige geluidhinder rond Schiphol ongeveer stabiliseren. De verwachting is dat deze bij het vastgestelde beleid met tientallen procenten zal stijgen. Een aantal maatregelen van ChristenUnie (nachtvliegverbod Maastricht) en GroenLinks heeft vooral lokale effecten. Deze maatregelen zullen landelijk gezien geen significante effecten hebben.

7.3.2 Probleemschets en referentiepads

Geluidhinder is een hardnekkig probleem, dat ondanks aanzienlijke overheidsinspanningen de afgelopen jaren niet of nauwelijks is verminderd. Wegverkeer is de belangrijkste bron van hinder (*tabel 7.3*). Zonder extra (overheids)inspanningen zal de geluidhinder naar verwachting in de komende decennia niet of nauwelijks afnemen (RIVM, 2000).

In het 4e Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) wordt in de periode tot 2010 prioriteit gelegd bij de aanpak van de akoestische kwaliteit in de woonomgeving, met inachtneming van het geluidbeleid voor natuurgebieden (VROM, 2001a). Doel is dat de grenswaarde van 70 dB(A) bij woningen in 2010 niet meer wordt overschreden. Momenteel ondervinden zo'n 40-50.000 woningen een geluidbelasting ten gevolge van rijkswegen en spoorweglawaai boven deze grenswaarde.

*Tabel 7.3 Bronnen van ernstige geluidhinder in Nederland, 1987 en 1998 (De Jong et al., 2000).*

	1987	1998
	%	
Wegverkeer	28	27
Buren	22	22
Vliegverkeer	20	13
Treinverkeer	2	2

In aanvulling op het bij de Vijfde Milieuverkenning gehanteerde referentiep pad is voor geluid een aantal recente ontwikkelingen van belang. Het wetsvoorstel MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidhinder) is nog niet door de Tweede Kamer en zou daarom formeel geen onderdeel van het vastgestelde beleid uitmaken. Het is echter de algemene verwachting dat het voorstel in ieder geval op hoofdlijnen door de Kamer zal worden aangenomen en dat vanaf circa 2004 het MIG van kracht zal zijn. Bij de beoordeling van de verkiezingsprogramma's is er dan ook vanuit gegaan dat het MIG vanaf 2004 van kracht zal zijn.

Kern van het MIG-voorstel is verantwoordelijkheden voor geluidbeleid zoveel mogelijk op de juiste plaats (dat wil zeggen decentraal bij provincies en vooral gemeentes) te leggen. Hierdoor zal het rijksbeleid zich vooral toespitsen op de rijksbronnen (rijkswegen, spoorwegen, vliegvelden) en zal er van rijkswege hoogstens een landelijk geldende bovengrens van 70 dB(A) gesteld worden. Gemeentes en provincies worden dus verantwoordelijk voor de geluidemissies van hun 'eigen' bronnen en zullen de gewenste geluidkwaliteit voor hun 'eigen' gebieden vaststellen. Daardoor zal het moeilijker worden om uitspraken te doen over normen en kwaliteiten in andere dan rijksgebieden en over andere dan rijksbronnen.

Voor het geluidbeleid is EU-regelgeving vanuit Brussel van belang. In toenemende mate wordt geluidbeleid vanuit Brussel bepaald, met name wanneer het gaat om emissie-eisen aan voertuigen, en is het lidstaten niet toegestaan zelfstandig afwijkende eisen te formuleren. Momenteel zijn in Brussel richtlijnen voor bandenlawaaï in voorbereiding. Daar waar in verkiezingsprogramma's sprake is van aanscherping van emissie-eisen zal dat vooral in Europees kader moeten plaatsvinden.

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 (MIT 1999) is voor geluid een aantal voorzieningen getroffen dan wel gepland, onder andere bij diverse spoorwegemplacements, een spoortunnel bij Delft en verbeteringen langs de HSL-Oost (V&W, 1999). Deze voorzieningen vallen onder het bestaand beleid en zijn dan ook meegenomen in het referentiep ad. Daarnaast is voor de luchtvaart rekening gehouden met het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (1999). Daarin wordt, met ingang van 2003, een verbod op reclamesleepvliegtuigen aangekondigd. Voor Maastricht en Rotterdam geldt dat in de randen van de nacht nog in beperkte mate mag worden gevlogen. In het nieuwe aanwijzingsbesluit voor Rotterdam (najaar 2001) is ruimte opgenomen voor maximaal 400 nachtvluchten per jaar. Voor Maastricht staat een besluit over de aanwijzing gepland voor medio 2003. Momenteel is deze luchthaven geopend van 6.00 uur tot 23.00 uur. In deze randen van de nacht mogen maximaal 950 nachtvluchten per jaar worden uitgevoerd.

Tenslotte is voor Schiphol het verbod op de zogeheten (lawaaïige) hoofdstuk 2 vliegtuigen - van kracht per 1 april 2002 - opgenomen in het referentiep ad.

### 7.3.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De PvdA ziet het opheffen van bestaande knelpunten wat betreft de geluidbelasting als speerpunt in haar programma. Deze partij reserveert 45 miljoen euro per jaar voor het opheffen van bestaande knelpunten bij het spoor en de weg. Als deze gelden evenredig worden ingezet voor knelpunten rond rijks- en spoorwegen, kunnen de geluidknelpunten ten gevolge van rijkswegverkeer grotendeels worden opgelost, zeker als dat in combinatie met de eveneens voorgenomen snelheidsverlaging tot 70 km/u gebeurt. Daarnaast zal ongeveer de helft van het aantal knelpunten langs het spoor met de door de PvdA gereserveerde gelden kunnen worden opgeheven (RIVM, 2001).

Geraamd wordt dat bij uitvoering van de PvdA-voornemens in 2010 circa 10–20.000 woningen een geluidbelasting ondervinden van meer dan 70 dB(A), ten opzichte van de 40-50.000 woningen bij uitvoering van het vastgestelde beleid.

#### *D66*

In het programma van D66 zijn geen geluidmaatregel opgenomen die aanvullend zijn ten opzichte van het reeds in gang gezette beleid.

#### *GroenLinks*

GroenLinks wil de negatieve externe effecten van verkeer verkleinen door maatregelen te treffen die gericht zijn op volumebeperking, op het opheffen van geluidknelpunten en op het stiller maken van de bron. Ter stimulering van bronmaatregelen worden vooral financiële instrumenten ingezet ('de vervuiler betaalt'). Volumemaatregelen hebben slechts een beperkt effect op de mate van geluidhinder (in tegenstelling tot bijvoorbeeld lokale luchtverontreiniging, *paragraaf 7.4*) en zijn verder niet in de beoordeling betrokken.

Concrete voornemens van GroenLinks zijn:

- Toepassing stil asfalt (minimaal dubbellaags ZOAB) op doorgaande (rijks-, provinciale, overige) wegen in stedelijk gebied en EHS.
- Verbod dan wel budgetneutrale heffing op lawaaiige autobanden (prijsverschil voldoende om lawaaiige banden zo goed als van de markt te weren).
- Maximumsnelheid 100 km/u op het hele rijkswegennet.
- Spoorinfraheffing die sterk differentieert naar geluid van treinstellen.
- Schiphol wordt gehouden aan de milieunormen.
- Baangebruik na ingebruikname 5<sup>e</sup> baan conform de PKB 1995.
- Verbod begin Hoofdstuk 3 vliegtuigen in Nederland.
- Geen burgermedegebruik militaire vliegvelden behalve Eindhoven Airport.
- Kleine vliegvelden dicht van 19.00 uur tot 8.00 uur (behoudens noodgevallen).
- Regionale vliegvelden dicht van 23.00 uur tot 7.00 uur (behoudens noodgevallen).

De voorgestelde heffing op lawaaiige treinen zal het versneld invoeren van stiller reizigersmaterieel stimuleren. In 2010 zal echter het merendeel van het lawaaiige diesel-

materieel reeds zijn uitgefaseerd. Of de heffing ook invloed zal hebben op het meest lawaaiige goederenmaterieel is onzeker. Goederenwagons worden immers overal in Europa ingezet. Deze maatregel vraagt dan ook vooral om een internationale (Europese) inspanning. De heffing zal jaarlijks circa 50 miljoen euro opleveren. Indien de helft hiervan wordt benut voor het wegnemen van de grootste knelpunten door middel van schermplaatsing, zal van de geluidsknelpunten langs het spoor in 2010 ongeveer de helft zijn opgeheven.

De investering voor de aanleg van stil asfalt is voldoende om de geluidknelpunten ten gevolge van rijkswegverkeer op te lossen, vaak in combinatie met schermen (RIVM, 2001). De verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u zal de geluidemissie op de 120 km/u-wegvakken met 1 à 2 dB(A) verlagen. Deze wegvakken bevinden zich vooral buiten de grote stedelijke agglomeraties.

De budgetneutrale heffing op autobanden zal, mits toegestaan door de EU, effecten hebben in zowel stedelijk, maar zeker ook in buitenstedelijk gebied. Geraamd wordt dat bij snelheden boven de 30 km/u het effect door een verschuiving naar stillere banden in 2010 ongeveer 1 dB(A) zal zijn. Hoewel er geen geluidsnorm voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is vastgesteld en ook nog niet alle EHS is gerealiseerd, wordt momenteel circa 7% van de bestaande EHS aangetast door geluid van snelwegen. Stille banden in combinatie met de 100 km-maatregel zou kunnen leiden in een lichte geringe verbetering (tot circa 5%). Door gerichte aanleg van stil asfalt is verdere verbetering mogelijk.

Geraamd wordt dat van de 40-50.000 woningen boven de 70 dB(A) in 2010 bij uitvoering van het vastgestelde beleid, circa 10-20.000 woningen overblijven bij de uitvoering van de voornemens van GroenLinks. GroenLinks wil Schiphol strikt houden aan de milieunormen, conform de geest van PKB 1995. Momenteel wordt op Schiphol de opening van de 5<sup>e</sup> baan voorzien in 2003. Daarmee zou een groei te accommoderen zijn van circa 456.700 vliegbewegingen (gebruiksplan voor 2002, inclusief 'general aviation') nu naar maximaal zo'n 537.800 in 2005. Voor 2010 wordt een ongeveer even groot aantal vliegbewegingen verwacht. Vertaling van de PKB-doelstelling voor halvering van het aantal ernstig gehinderden in de wijde omgeving van Schiphol (ten opzichte van 1990) conform de meest recente internationale inzichten (en dus niet conform de PKB-systematiek aan de hand van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour), betekent een kleinere geluidruimte dan nu is vastgelegd in de nieuwe Luchtvaartwet. Bij de huidige ontwikkeling van de vloot zal het aantal bewegingen dan ongeveer gelijk blijven.

Het door GroenLinks voorgestelde verbod van begin Hoofdstuk 3 vliegtuigen in Nederland zal in internationaal verband genomen zal moeten worden en is verder niet in de beoordeling meegenomen.

Het voorgenomen vliegverbod tussen 23.00 en 24.00 uur op Rotterdam en Maastricht zal zeker in de omgeving van Maastricht leiden tot vermindering van de geluidbelasting door vliegverkeer. Landelijk gezien zal deze maatregel geen significante effecten heb-

ben. Ook de andere voorgestelde maatregelen met betrekking tot regionale en kleine vliegvelden zullen wel lokale effecten hebben, maar landelijk gezien zullen de effecten verwaarloosbaar zijn.

### *ChristenUnie*

De ChristenUnie wil de negatieve externe effecten van verkeer verkleinen door maatregelen te nemen gericht op volumebeperking en door maatregelen gericht op het opheffen van geluidknelpunten. De ChristenUnie reserveert 18 miljoen euro per jaar voor het opheffen van bestaande knelpunten bij het spoor. Daarnaast wordt met ingang van 2003 eveneens 18 miljoen euro per jaar gereserveerd voor de bestrijding van geluidoverlast door wegverkeer. Deze gelden worden ingezet voor de aanpak van alle knelpunten waar woningen een geluidbelasting van meer dan 70 dB(A) - de NMP4-norm voor 2010 - ondervinden, via een combinatie van geluidschermen en dubbellaags ZOAB. Door deze maatregelen kunnen de bestaande knelpunten als gevolg van het wegverkeer vrijwel volledig worden opgelost en kan ongeveer de helft van het aantal knelpunten langs spoorwegen worden opgeheven (RIVM, 2001). Geraamd wordt dat van het beleidstekort van 40-50.000 woningen boven de 70 dB(A) in 2010 circa 10-20.000 woningen overblijven.

Voor Maastricht en Rotterdam wil de ChristenUnie een verbod op nachtvluchten instellen, zonder dat andere luchthavens worden gebruikt als buffer voor Schiphol. Dit zal zeker in de omgeving van Maastricht leiden tot vermindering van de geluidbelasting door vliegverkeer. Landelijk gezien zal deze maatregel geen significant effect hebben.

Boven de stiltegebieden en grootschalige natuurgebieden wil de ChristenUnie een vliegverbod voor de kleine luchtvaart instellen. Over de effecten van geluid van vliegverkeer boven stiltegebieden en grootschalige natuurgebieden is nog weinig bekend. Uit metingen blijkt dat in een groot aantal stilte- en natuurgebieden het geluid van vliegtuigen een groot deel van de tijd hoorbaar is. Dit geluid is - afhankelijk van de locatie - slechts voor een beperkt deel afkomstig van kleine, recreatieve vliegtuigen. Uit onderzoek is bekend dat recreanten die in een stiltegebied niet-natuurlijk geluid waarnemen, de kwaliteit van het gebied lager gaan waarderen.

### *SP*

De SP heeft met name oog voor de geluidseffecten van Schiphol. Daarnaast stelt de SP enkele maatregelen voor ter vermindering van de geluidhinder door wegverkeer. Een aantal van die maatregelen zal vooral in EU-kader moeten worden genomen.

Concrete partijvoornemens van de SP zijn:

- stimulering stille banden (23 miljoen euro per jaar);
- aanleg 30 km-zones (23 miljoen euro per jaar);
- aanleg stil asfalt;
- aanscherpen milieunormen Schiphol.



De stimulering van stille banden zal vooral in EU-kader moeten plaatsvinden. In Nederland gaat het om jaarlijks circa 7 miljoen banden voor personenauto's. Het door de SP gereserveerde subsidiebedrag van 23 miljoen euro zal gebruikt kunnen worden om de aankoop van het stilste segment hierin te bevorderen. Of daarmee ook de consument die nu de 'sportieve' lawaaiige band koopt geprikkeld wordt tot een ander aankoopgedrag is onzeker. In EU-kader zou een verbod op het meest lawaaiige segment banden ongeveer 1 dB(A) geluidwinst kunnen opleveren. Dat zou leiden tot een geringe geluidreductie op wegen waar harder dan 30 km/u wordt gereden, vooral in het buitenstedelijk gebied dus.

De aanleg van 30 km-zones zal op lokale schaal leiden tot vermindering van de geluid-emissies en dus ook van de lokale geluidhinder. De effecten op nationale schaal zullen beperkt zijn.

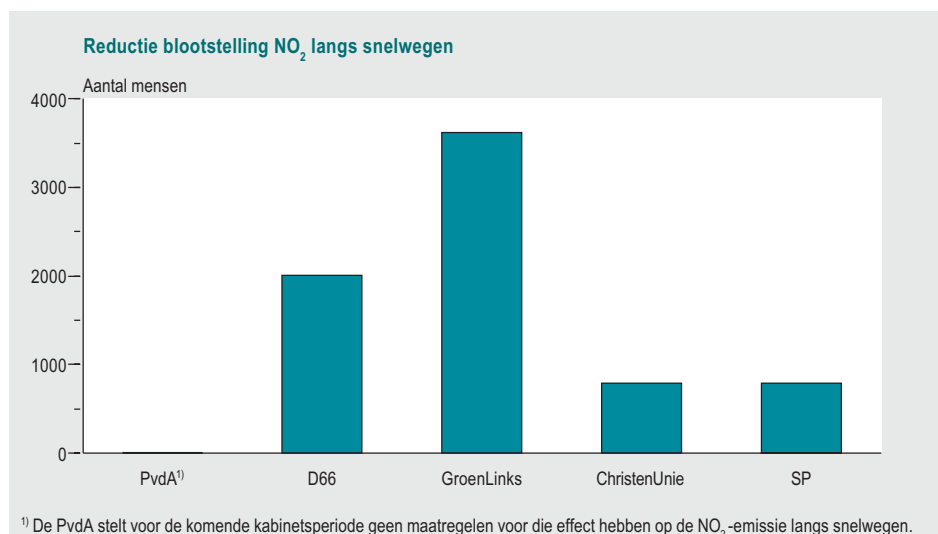
Schiphol zal strikt worden gehouden aan de milieunormen, PKB 1995 (V&W, 1995). Momenteel wordt op Schiphol de opening van de 5<sup>e</sup> baan voorzien in 2003. Daarmee zou een groei te accommoderen zijn van circa 456.700 vliegbewegingen (gebruiksplan voor 2002, inclusief 'general aviation') nu naar maximaal zo'n 537.800 in 2005. Voor 2010 wordt een ongeveer even groot aantal vliegbewegingen verwacht. Vertaling van de PKB-doelstelling voor halvering van het aantal ernstig gehinderden in de wijde omgeving van Schiphol (ten opzichte van 1990) conform de meest recente internationale inzichten (en dus niet conform de PKB-systematiek aan de hand van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour), betekent een kleinere geluidruimte dan nu is vastgelegd in de nieuwe Luchtvaartwet. Bij de huidige ontwikkeling van de vloot zal het aantal bewegingen dan ongeveer gelijk blijven.

## 7.4 Lokale luchtverontreiniging

### 7.4.1 Vergelijking tussen de partijen

Als gevolg van te hoge concentraties stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) kunnen gezondheidseffecten bij mensen optreden, vooral gerelateerd aan de luchtwegen. Vooral langs snelwegen in steden is sprake van hoge  $\text{NO}_2$ -concentraties (RIVM, 2000a). Het (lokale) wegverkeer is een belangrijke bron van  $\text{NO}_2$ -emissies. Op 19 juli 2001 is in Nederland de norm uit de eerste EU-dochterrichtlijn van kracht geworden. Deze norm, die geldt voor het jaar 2010, werd in 2001 bij zo'n 400.000 personen in stedelijk gebied overschreden.

Verkeersmaatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal personen dat aan te hoge  $\text{NO}_2$ -concentraties wordt blootgesteld. De SP en de ChristenUnie stellen een kilometerheffing voor die budgetneutraal en zonder differentiatie naar milieuklasse (dus ook niet naar mate van de  $\text{NO}_x$ -emissie) moet worden ingevoerd. Deze partijen bereiken daardoor in 2010 een geringe reductie van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan concentraties boven de EU-norm. D66 kondigt een kilometerheffing aan die gedifferentieerd wordt naar milieuklasse. Het reductie-effect op het aantal personen dat in 2010 wordt blootgesteld aan concentraties boven de EU-



*Figuur 7.2 Reductie van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan een NO<sub>2</sub>-concentratie boven de EU-norm bij uitvoering van beleidsvoorstellen van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP, 2010.*

norm wordt geraamd op 35%. Bij uitvoering van de partijvoornemens van GroenLinks zal de NO<sub>x</sub>-emissie door het wegverkeer in vergelijking met de andere partijen het meest afnemen (figuur 7.2). Dit komt vooral door de voorgenomen invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing en een verlaging van de maximumsnelheid voor personenauto's op autosnelwegen van 120 naar 100 km/u. Daardoor ligt bij GroenLinks het aantal blootgestelde mensen boven de EU-norm in 2010 bijna tweemaal zo laag als bij D66 en meer dan tweemaal zo laag als bij de ChristenUnie en SP. Ook de PvdA kondigt een kilometerheffing aan, gedifferentieerd naar milieubelasting, maar deze zal niet eerder dan in 2007 ingaan. Dat is na de komende kabinetsperiode, waardoor deze maatregel niet is meegenomen bij de beoordeling van PvdA-voornemens. Het potentiële effect van de door de PvdA voorgestelde kilometerheffing is een reductie van het aantal blootgestelde mensen in 2010 met circa 25%.

## 7.4.2 Probleemschets en referentiep pad

De eerste EU-dochterrichtlijn is op 19 juli 2001 in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Nederland moet daardoor in 2010 aan de nieuwe NO<sub>2</sub>-norm ter bescherming van de gezondheid van de mens voldoen. In 2001 werd deze norm nog op grote schaal bij zo'n 400.000 personen in stedelijk gebied overschreden. De luchtkwaliteit in Nederland zal wat betreft de NO<sub>2</sub>-concentratie met bestaand beleid sterk verbeteren. Met name op lokaal niveau, vooral bij snelwegen in stedelijk gebied, zal echter in 2010 nog niet worden voldaan aan de nieuwe EU-norm.

Bij de beoordeling van de partijprogramma's is ingeschat welke reductie zal optreden in het aantal personen dat in 2010, vooral langs snelwegen, zal worden blootgesteld aan een NO<sub>2</sub>-concentratie boven de EU-norm. Als referentiep pad is aangehouden het aantal personen dat in de nieuwe middellange termijn (MLT) scenario's van het CPB aan te hoge NO<sub>2</sub>-concentraties wordt blootgesteld. In het referentiep ad is sprake van een sterke verbetering van de luchtkwaliteit in 2010 ten opzichte van nu, maar geraamd wordt dat in 2010 bij zo'n 6.000 personen langs snelwegen in stedelijk gebied de EU-norm voor NO<sub>2</sub> niet zal worden gehaald.

### 7.4.3 Beoordeling van partijvoornemens

#### *PvdA*

De kilometerheffing, gedifferentieerd naar milieuklasse, is de belangrijkste PvdA-maatregel die zou leiden tot een daling van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan een NO<sub>2</sub>-concentratie die hoger is dan de EU-norm. Bij de PvdA wordt de kilometerheffing echter pas in 2007 ingevoerd, waardoor niet wordt voldaan aan het criterium dat een maatregel in de komende kabinetsperiode moet ingaan wil hij in de beoordeling worden meegenomen.

Het potentiële effect van de door de PvdA voorgestelde kilometerheffing is een reductie van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan een NO<sub>2</sub>-concentratie die boven de EU-norm ligt met circa 1.500 personen.

#### *D66*

Geraamd wordt dat door het verkeersbeleid van D66 het aantal blootgestelde mensen boven de norm in stedelijk gebied langs snelwegen met circa 35% zal afnemen. De belangrijkste maatregel die hieraan bijdraagt is de invoering van de kilometerheffing, die bij D66 wordt gedifferentieerd naar milieubelasting van de personenauto. In totaal zal de EU-norm voor NO<sub>2</sub> in 2010 bij circa 3.500 personen worden overschreden, een reductie met zo'n 2.500 personen ten opzichte van het referentiep ad.

#### *GroenLinks*

Bij uitvoering van de verkeersmaatregelen zoals die door GroenLinks worden voorgesteld, zal het aantal blootgestelde mensen boven de EU-norm in stedelijk gebied langs snelwegen met circa 65% afnemen. Dit komt vooral door de invoering van de kilometerheffing (inclusief een aanzienlijke verhoging van de gemiddelde autokosten) die gedifferentieerd wordt naar milieubelasting, en de verlaging van de maximumsnelheid voor personenauto's van 120 naar 100 km/u in heel Nederland. Door de differentiatie van de kilometerheffing naar milieuklasse en de verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u zullen de vervuilende emissies per voertuigkilometer langs snelwegen afnemen. Geraamd wordt dat bij uitvoering van de voorstellen van GroenLinks de EU-norm voor NO<sub>2</sub> in 2010 nog bij circa 2.000 mensen zal worden overschreden, een daling met circa 4.000 personen ten opzichte van het referentiep ad.

***ChristenUnie***

Door het verkeersbeleid van de ChristenUnie zal het aantal blootgestelde mensen boven de EU-norm in stedelijk gebied langs snelwegen met circa 15% afnemen. Dit komt vooral door de invoering van de kilometerheffing. Door deze maatregel zal de totale  $\text{NO}_x$ -emissie afnemen, waardoor de achtergrondconcentratie zal dalen. Daarnaast zal op snelwegen de verkeersintensiteit afnemen, wat tot gevolg zal hebben dat ook op lokaal niveau de verkeersemisssies zullen dalen. Beide effecten zullen ongeveer evenveel effect hebben op de verlaging van het aantal blootgestelde mensen boven de EU-norm. Geraamd wordt dat bij circa 5.000 personen de EU-norm voor  $\text{NO}_2$  in 2010 nog zal worden overschreden, een reductie met circa 1.000 personen ten opzichte van het referentiep pad.

***SP***

Door het verkeersbeleid van de SP zal het aantal blootgestelde mensen boven de EU-norm in stedelijk gebied langs snelwegen met circa 15% afnemen. Dit komt met name door de voorgestelde invoering van een kilometerheffing. Hierdoor zal de EU-norm voor  $\text{NO}_2$  in 2010 bij circa 5.000 mensen nog worden overschreden, een daling met zo'n 1.000 personen ten opzichte van het referentiep pad.

## 8 FINANCIERING VAN PARTIJVOORNEMENS

### 8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de milieu-uitgaven en -inkomsten van de rijksoverheid in beeld gebracht, zoals die volgen uit de partijprogramma's van PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP. Milieu-uitgaven kunnen worden gedaan in de vorm van investeringen of subsidies en inkomsten worden onder andere gegenereerd uit heffingen met een milieu-grondslag. Heffingen en subsidies hebben als doel om sectoren aan te zetten tot het nemen van milieumaatregelen. Door gerichte subsidieverlening kunnen onrendabele maatregelen rendabel worden gemaakt. Inzet van deze maatregelen heeft dan geen lastenverhoging voor de desbetreffende sector tot gevolg. Door heffingen neemt de prijs van een milieuvervuilend product (bijvoorbeeld fossiele energie) toe. Dit zal gebruikers aanzetten tot het nemen van maatregelen waardoor het gebruik van dat product zal afnemen (bijvoorbeeld door energiebesparende maatregelen). Het CPB heeft doorgerkend wat de effecten zijn van een heffing op het gebruik van het product (op basis waarvan het milieueffect vervolgens is ingeschat) en wat de macro-economische effecten zijn (CPB, 2002).

### 8.2 Financiële gevolgen van beleidsvoornemens van partijen

In bijlage B wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van de jaarlijkse inkomsten en uitgaven van de overheid volgens uit de beleidsvoornemens van de beoordeelde partijen. De bedragen zoals die in Bijlage B worden gepresenteerd zijn ex ante bedragen (dat wil zeggen zonder gedragseffect) in 2010 (prijsspeil 2002). Hierbij is verondersteld dat de bedragen zoals die in het partijprogramma zijn opgenomen voor 2006 worden gecontinueerd tot 2010, tenzij in het programma expliciet iets is opgenomen over het verloop van de uitgaven en inkomsten in de periode 2006-2010. De bedragen komen overeen met de bedragen die door het CPB zijn gebruikt in de doorrekening van de partijprogramma's op de economische effecten.

Alle vijf beoordeelde partijen willen een zekere mate van vergroening van het belastingstelsel: opbrengsten uit heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk teruggesluisd door een verlaging van belastingen op andere grondslagen (bijvoorbeeld arbeid). GroenLinks gaat hierin het verst. De inkomsten van de rijksoverheid nemen door de beleidsvoornemens in het milieuprogramma van GroenLinks toe met jaarlijks ruim 15 miljard euro. Dit bedrag wordt voor een groot deel via wijzigingen in de inkomstenbelasting weer teruggesluisd naar de huishoudens. Andere partijen gaan minder ver in hun voornemens om milieubelastende activiteiten te belasten. De energieheffing vormt bij alle vijf beoordeelde partijen een belangrijke bron van inkomsten. Andere heffingen die een meer of minder belangrijke rol spelen in de verschillende partijprogramma's zijn een kilometerheffing, een heffing op vliegverkeer en een openruimteheffing (*tabel 8.1*).

Tabel 8.1 Opbrengsten uit een aantal milieuheffingen in 2010 (ex ante bedragen).

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
mld euro/jaar					
Energieheffing	1,80	1,35	3,00	1,59	3,18
Kilometerheffing <sup>1)</sup>		0,00	5,00	0,91	0,00
Heffing op vliegverkeer	0,23		1,47	0,45	1,35
Heffing op open ruimte <sup>2)</sup>	0,32	0,20	1,10	0,32	0,48
Heffing op milieubelastende consumptiegoederen (excl. energie)	0,08		3,08	0,27	0,00

1) Een deel van de opbrengst van de kilometerheffing wordt gebruikt om de MRB en BPM te verlagen. De hier opgenomen bedragen zijn de inkomsten na aftrek van deze lastenverlichtingen.

2) Voorgestelde heffing op open ruimte heeft een aanlooperperiode van tien jaar, met uitzondering van de door GroenLinks voorgestelde variant. Dit betekent dat voor de andere partijen de opbrengst van de heffing op open ruimte in 2010 70% van de structurele opbrengst zal zijn. Vanaf 2013 zal de opbrengst op het maximale niveau zijn.

GroenLinks, D66, SP en ChristenUnie willen een kilometerheffing die wordt gecompenseerd door een verlaging van Motorrijtuigenbelasting (MRB) en de Belasting voor personen-auto's en motorrijwielen (BPM). PvdA is ook voorstander van invoering van een kilometerheffing, maar acht dat pas mogelijk per 2007. Omdat dit buiten de komende kabinetsperiode valt is dit beleidsvoornemen niet meegenomen in de beoordeling. D66 en SP willen een budgetneutrale invoering van de kilometerheffing. GroenLinks en ChristenUnie willen ook de MRB en BPM aanpassen, maar in hun voornemens betekent de invoering van de kilometerheffing wel een lastenverzwaring voor mobiliteit. PvdA, GroenLinks en ChristenUnie willen bovendien door prijsbeleid een milieuvriendelijk consumptiegedrag stimuleren. Door heffingen op bijvoorbeeld drankverpakkingen en niet-duurzaam vlees en hout zal de prijs van deze milieubelastende consumptiegoederen toenemen ten opzichte van minder milieubelastende alternatieven. De voornemens van GroenLinks leiden tot een opbrengst van ruim 3 miljard euro per jaar (ex ante), met name door een wijziging van het BTW-tarief voor vlees (vlees dat niet valt onder het Eko- of Scharrelkeur gaat onder het hoge BTW-tarief vallen) en een verbruikersheffing op vlees, water en hout.

Uitgaven betreffen bij alle partijen met name investeringen in openbaar vervoer en de aankoop en ontwikkeling van natuurgebieden (tabel 8.2). GroenLinks, SP en ChristenUnie financieren een deel van de intensiveringen door bezuinigingen op geplande investeringen in weginfrastructuur.

Voor een aantal beleidsvoornemens geldt dat de kosten niet of slechts voor een deel gedragen worden door de overheid. Het gaat hier bijvoorbeeld om investeringen waarbij een bijdrage van private partijen wordt gevraagd, uitvoeringskosten van heffingen die niet door de overheid worden gedragen, of normstellingen waarbij kosten gemaakt moeten worden om aan de norm te voldoen. Deze beleidsvoornemens vragen een financiële inspanning van de desbetreffende sectoren. Voorbeelden zijn de uitvoeringskosten van de statiegeldregeling (gedragen door het bedrijfsleven) en de kosten om te voldoen

Tabel 8.2 Jaarlijkse milieu-uitgaven voor openbaar vervoer, weginfrastructuur en natuur in 2010 (prijspeil 2002).

	PvdA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP
mld euro/jaar					
Openbaar vervoer <sup>2)</sup>	0,50 <sup>1)</sup>	0,47	0,75	0,92	1,39
Weginfrastructuur	0,09 <sup>1)</sup>		-1,25	-0,27	-0,75
Aankoop en ontwikkeling natuurgebieden	0,46	0,23	0,24	0,14	0,25

1) PvdA wil jaarlijks 0,18 miljard euro besteden aan infrastructurele knelpunten rond weg en spoor. Om dat de besteding van dit bedrag niet expliciet is gemaakt is hier een evenredige verdeling over weg en spoor verondersteld.

2) D66 en SP geven aan een (beperkt) deel van dit bedrag te willen besteden aan stimulering van fietsverkeer.

aan de energieprestatienorm (EPN) in huizen en gebouwen (gedragen door huishoudens en het bedrijfsleven). Een andere kostenpost is de installatie van mobimeters in auto's voor de invoering van een kilometerheffing. De kosten voor invoering van mobimeters in het bestaande wagenpark zijn door CPB geschat op 850 miljoen euro in 2003 en 950 miljoen euro in 2004. Vanaf 2005 zullen de kosten voor aanschaf mobimeters in nieuwe auto's en de extra uitvoeringskosten van de kilometerheffing (dat wil zeggen voor zover hoger dan de MRB) 250 miljoen euro per jaar bedragen. Hiervoor is 50 miljoen euro per jaar gereserveerd in het Infrastructuurfonds. D66 en SP laten deze kosten ten laste van de overheid komen. Bij de ChristenUnie en GroenLinks moeten deze kosten voor een groot deel (200 miljoen euro per jaar) door de automobilist worden gedragen.

Tabel 8.3 geeft een overzicht van de geraamde kosten voor een aantal beleidsvoorname uit de verschillende partijprogramma's die substantiële kosten met zich mee zullen brengen voor verschillende economische sectoren (aangegeven zijn de sectoren waar de kosten in eerste instantie terechtkomen, zonder rekening te houden met een mogelijke doorberekening van de kosten naar de eindgebruiker).

Tabel 8.3 Raming van de jaarlijkse kosten van maatregelen die een substantiële kostenpost betekenen voor verschillende economische sectoren (prijspeil 2002).

	Kosten	Sector
mln euro/jaar		
<b>PvdA</b>		
aanscherpen EPN	100	huishoudens, bedrijfsleven
statiegeld- en retourpremieregeling	48 <sup>1)</sup>	bedrijfsleven
verplichting marktaandeel biobrandstoffen	85 <sup>2)</sup>	bedrijfsleven
investeringen in stedelijk gebied	363 <sup>3)</sup>	private partijen
<b>D66</b>		
aanscherpen EPN	100	huishoudens
statiegeld voor kleinverpakkingen	48 <sup>1)</sup>	bedrijfsleven
<b>GroenLinks</b>		
statiegeldsysteem voor plastic frisdrankverpakkingen	35 <sup>1)</sup>	bedrijfsleven
aanscherpen EPN	100	huishoudens
duurzaamheidseisen voor bestaande en nieuwe bedrijventerreinen	pm <sup>4)</sup>	bedrijfsleven
realisatie robuuste verbindingzones	15	private partijen
aanschaf mobimeters t.b.v. kilometerheffing	200	automobilist
pakket maatregelen voor vermessing en verzuring	60 <sup>5)</sup>	landbouw
<b>ChristenUnie</b>		
aanscherpen EPN	100	huishoudens, bedrijfsleven
eenmalige Petflesjes worden vervangen door hervulbare statiegeldflesjes	35 <sup>1)</sup>	bedrijfsleven
aanschaf mobimeters t.b.v. kilometerheffing	200	automobilist
verbod op vrachtvervoer over de weg op zondag	pm <sup>8)</sup>	transport
handhaving dierrechten	4 <sup>9)</sup>	landbouw
<b>SP</b>		
statiegeldregeling	48 <sup>1)</sup>	bedrijfsleven
omschakeling kolencentrales naar gas	40 <sup>6)</sup>	bedrijfsleven
beperking productie en transport gevaarlijk afval	pm <sup>7)</sup>	bedrijfsleven
producenten betalen mee aan opruimkosten (ook voor vervuilingen uit verleden)	pm <sup>7)</sup>	bedrijfsleven
aanscherping regels en controle bij productie	pm <sup>7)</sup>	bedrijfsleven
sanering van asbest in gebouwen	pm <sup>7)</sup>	bedrijfsleven
aanscherpen EPN	100	huishoudens, bedrijfsleven
bedrijven met een groot wagenpark vervullen voorbeeldfunctie in aanschaf schone en stille auto's	50	bedrijfsleven

1) Kosten zijn gebaseerd op Bergsma *et. al.*, 2001.

2) Dit zijn meerkosten van de productie van biobrandstoffen ten opzichte van conventionele motorbrandstoffen.

3) Het gaat hier om bijdragen van private partijen bij herstructurering van stedelijk gebied waarbij PvdA meer aandacht wil voor duurzaamheid en intensief gebruik van ruimte. PvdA gaat er vanuit dat deze investeringen geld opleveren en dus (deels) kunnen worden terugverdiend.

4) Kosten voor deze duurzaamheidseisen kunnen niet worden gekwantificeerd.

5) Kosten van een reductie in de veestapel en reductie ammoniakemissie door melkveehouderij in twee jaar (2004 en 2005).

6) Totaal van extra brandstofkosten (80 miljoen euro per jaar) wordt deels betaald door overheid (40 miljoen euro per jaar) en deels door het bedrijfsleven

7) De kosten van deze voornemens kunnen zeer hoog oplopen. De kosten zijn niet gekwantificeerd omdat voornemens niet voldoende concreet zijn uitgewerkt.

8) De precieze kosten van dit beleidsvoornemen zijn niet gekwantificeerd, maar komen onder andere voort uit aanpassing planningsystemen, vermindering van flexibiliteit in planning van ritten, extra congestie door verdere concentratie van verkeer op de overgebleven zes dagen en extra handhavingskosten.

9) De kosten zijn berekend als het bedrag dat de pluimveehouders geboden zou moeten worden om niet uit te breiden. Het gaat om een totaalbedrag van 38 miljoen euro, gespreid over een periode van tien jaar (2005 tot 2015).



## Bijlage A: Programmapunten politieke partijen

### *PvdA*

#### **Energie en klimaat**

- Het Kyoto Protocol wordt nageleefd.
- Gebruik energieladder: 1) besparing, 2) duurzame energie, 3) schoon opgewekte fossiele energie.
- Warmtelozing van datahuizen wordt teruggedrongen door gebruik van verwarming.
- Zachte leningen worden gegeven voor inzet energiebesparende innovaties in de nieuwbouw en renovatie.
- Duurzaam bouwen wordt bevorderd: huizen leveren energie terug aan energiebedrijf, compacter bouwen, betere inrichting van ruimte.
- Onzuinig wit- en bruingoed wordt duurder.
- Prijssubsidies voor aluminiumsmelters en glastuinbouw worden afgebouwd en ingezet voor zuiniger productie.
- Tarief ecotaks loopt op met het gebruik; deel opbrengsten worden ingezet voor energiebesparing.
- Groene en lichtgroene stroom blijven vrij van ecotaks.
- Consumenten worden door labeling en certificering geïnformeerd over schone energie.
- Goedkope buitenlandse stroom mag schone binnenlandse energievoorzieningen niet oneerlijk beconcurreren.
- Nederland zet zich in Europa in voor het gebruik van duurzame energiebronnen, om zo ook elders kernenergie onnodig te maken.
- Experimenten met waterstof in combinatie met brandstofcellen voor verwarming, stroomopwekking en in voertuigen worden bevorderd.
- Windenergie wordt een belangrijke exportsector doordat windparken worden aangelegd op zee en land.
- Emissiehandel moet worden ingevoerd voor de Nederlandse industrie (non-sheltered sector), in lijn van de Europese Commissie, met de verwachte koppeling aan het Kyoto Protocol in 2008. In de tussentijd nog meer kracht zetten achter energiebesparing bij de industrie.
- Ecotaks voor grootverbruikers moet worden ingevoerd.
- Bescheiden verhoging van ecotaks voor huishoudens moet in overweging worden genomen, vooral gericht op het bovengemiddelde verbruik.

#### **Mobiliteit en infrastructuur**

- Inzet van schonere autobrandstoffen op basis van vernieuwbare plantaardige grondstoffen (biobrandstoffen) wordt bevorderd.
- Informatietechnologie wordt bevorderd omdat het grote kansen biedt om de groei van de mobiliteit af te remmen, door telewerken (en andere) via internet.
- Als wegbuitbreiding strikt noodzakelijk is, wordt zoveel mogelijk gekozen voor verbreding van bestaande wegen. Verder worden wegen beter benut door flexibele rijstrookindeling en automatische voertuiggeleiding.

- Door het invoeren van een kilometerheffing wordt niet het bezit van de auto maar het gebruik van wegen belast. Differentiatie van tarieven naar tijd, plaats en milieu-belasting kan helpen files te bestrijden en het milieu te ontlasten.
- Bevordert dat Nederland in Europees verband de eisen aan de uitstoot van verontreinigende stoffen en de geluidhinder door auto's aanscherpt.
- Provincies hebben de taak te voorkomen dat gemeenten elkaar beconcurreren met lage parkeernormen.
- Op drukbezette intercityverbindingen tussen grotere steden (waaronder 'Rondje Randstad') wordt de capaciteit vergroot.
- Light rail in en om grote steden wordt aangelegd. Bij bestaande en nieuwe stations zijn snelle overstapmogelijkheden (openbaar vervoer, auto en fiets) nodig.
- Om de reistijd tussen het Noorden en de Randstad te verkorten wordt een snelle openbaar vervoerverbinding aangelegd. Welke verbinding dit precies moet worden hangt vooral af van de inpassing in het landschap, de aansluiting op vervoersnetwerken, ook internationale, en van de rentabiliteit van de verbinding.
- Bestaand spoor wordt aangepast om hogesnelheidsverbindingen mogelijk te maken. Ook worden reserveringen gedaan om later verdere verbeteringen te kunnen aanbrengen.
- Maasvlakte wordt uitgebreid op basis van het compromis tussen Rijk, Rotterdam en milieubeweging.
- De groeiambities van Schiphol worden geplaatst binnen geldende milieu- en veiligheidsnormen.
- Nederland neemt initiatieven om internationaal een einde aan te maken aan heffingsvrije kerosine en verhoogt de BTW op binnenlandse vluchten naar het gewone 19% tarief.
- Een vitaal platteland is bereikbaar, ook voor mensen zonder auto. Door de inzet van taxibusjes kan er een flexibel systeem komen dat meer is gebaseerd op de vraag van individuele reizigers. Uitbreiding van de treintaxi naar plattelandsgemeenten is hierbij een hulpmiddel.

### **Landbouw, verzuring en vermessing**

- Europees subsidiebeleid wordt omgevormd, van landbouw naar plattelandsondersteuning.
- Intensieve veehouderij krijgt hulp om zich om te vormen tot een sector met hoogwaardige, duurzame en diervriendelijke boerenbedrijven.
- In Europees verband spant Nederland zich in voor een lager BTW-tarief voor biologische producten
- Er komt een Wet openbaarheid voedselinformatie, vergelijkbaar met de Wet openbaarheid bestuur.
- Er wordt een onafhankelijke voedselautoriteit opgericht.
- In landbouwproducten worden milieukosten doorberekend, zodat een eerlijke prijs ontstaat in verhouding tot duurzaam ontwikkeld voedsel.
- Het gebruik van bestrijdingsmiddelen wordt verminderd door verboden en heffingen.
- Prijssteun in de landbouw wordt vervangen door inkomenssteun, mede afhankelijk van milieu- en natuurprestaties.

- Geld wordt gereserveerd om vermesting, verdroging en verzuring tegen te gaan.
- Het stelsel van Europese exportsubsidies voor de landbouw wordt afgeschaft om eerlijke concurrentie mogelijk te maken tussen boeren in ontwikkelingslanden en in Europa.
- Gentechnologie in de landbouw kan een deel van de voedselproblemen in ontwikkelingslanden oplossen, als tenminste de veiligheid van de toepassingen wordt gewaarborgd door intensieve controles.
- Er komt een Europese voedselautoriteit met vergaande controlebevoegdheden.
- Er komt een heffing op de winning van zand en grind, om de afgraving van het Nederlandse landschap te beperken. De opbrengsten gaan naar een fonds dat alternatieven stimuleert zoals de winning van zand op zee.

### **Natuur en landschap**

- De ICT-opkomst biedt mogelijkheden voor werk op het platteland zonder dat open ruimte hoeft te worden opgeofferd.
- Werken en wonen worden beter gebundeld. Dit voorkomt dat het platteland onnodig verstedelijkt.
- Nieuwbouw mag de natuur niet schaden.
- In natuurgebieden mag niet worden gebouwd.
- Tussen stad en natuurgebieden ligt vaak ook kostbaar open landschap. Om te bevorderen dat daarmee zuinig wordt omgegaan wordt een nationale bebouwingstaks ingevoerd.
- Door de opbrengst van de bebouwingstaks te storten in een regionaal fonds, kunnen gemeenten die zuinig met open ruimten omgaan worden beloond. De opbrengsten kunnen daarbij besteed worden aan natuurcompensatie of versterking van bestaand bebouwd gebied.
- De provincies zorgen voor de afstemming en concentratie van bedrijventerreinen op het platteland. Het Rijk stelt daarvoor regels en treedt zonedig op. Deze rolverdeling geldt voor alle beslissingen die van invloed zijn op de verdeling van schaarse ruimte in Nederland.
- Het is belangrijk dat het platteland zijn identiteit als landelijk en groen gebied behoudt. Dat kan alleen als belangrijke delen van de recreatiemogelijkheden niet worden geprivatiseerd. Terreinen om te recreëren blijven in de regel gratis toegankelijk.
- In de grote steden kunnen hoge gebouwen met veel voorzieningen de kwaliteit van de stad verbeteren. Door het intensievere gebruik is de grondopbrengst hoger, maar ook verdichtingssubsidies van het Rijk zijn hier op hun plaats.
- Parken of parkjes in de stad moeten voor iedereen binnen een straal van 500 m aanwezig zijn.
- Concentratie van activiteiten rond de stedelijke netwerken wordt bevorderd om files te voorkomen.
- De oprichting van Nationale Landschappen, premies voor landschapsbeheer, en de realisatie van een Agrarische Hoofdstructuur worden ingezet om landschappen te beschermen.
- In 2010 is de gewenste 700.000 ha ecologische hoofdstructuur gerealiseerd.

- Versnippering van natuurgebieden wordt tegengegaan: bebouwing in stedelijke gebieden planologisch zodanig concentreren dat grote aaneengesloten ruimten voor groen en water behouden blijven; ecologische verbindingzones aanleggen.
- Om de natuur voor iedereen toegankelijk te houden komt er een nationaal natuurconvenant tussen overheden en landgoedeigenaren, recreatieschappen en terreinbeherende organisaties.
- Met een bebouwingstaks wordt het verlies aan open ruimte in rekening gebracht bij projectontwikkelaars. De opbrengsten kunnen worden gebruikt voor meer natuur en groen in de omgeving en voor verbetering van oude wijken.

### **Waterbeheer**

- Nieuwe mijnbouwactiviteiten in de Waddenzee worden uitgesloten.
- De militaire activiteiten en de onderdelen van de schelpdiervisserij die het ecosysteem van de Waddenzee belasten, worden beëindigd.
- Voor de uitvoering van een duurzaam sociaal-economisch ontwikkelingsperspectief 2030 wordt de Wadden Duurzaamheids Maatschappij opgericht waarin marktpartijen, burgers en overheid partners zijn.
- De Biesbosch wordt verder ontwikkeld; mijnbouwactiviteiten in, nabij en rondom dit gebied zijn niet toegestaan.
- Water wordt eerst vastgehouden en geborgen, pas in laatste instantie afgevoerd.
- De vervuiling van lokale en regionale watersystemen en het dichtslibben van vaarwegen wordt aangepakt door meer baggeren.

### **Kwaliteit van de leefomgeving**

- Externe veiligheidsregels zijn niet genoeg om rampen te voorkomen, handhaving van de regels door de overheid dient normaal te zijn.
- Preventie vraagt om veiligheidseffectrapportages voor grote bouwwerken, jaarlijkse oefeningen en veiligheidscontroles van drukke openbare plekken (winkelcentra, stations, tunnels). Organisatie en werkwijze van de brandweer worden daarop afgestemd.
- Alle externe veiligheidsgegevens in vergunningen worden via internet toegankelijk, zodat iedereen kan zien waar risicovolle activiteiten plaatsvinden.

### **Overig**

- Bedrijven geven openheid over hun ecologische prestaties; als het bedrijfsleven te weinig doet aan openbare verslaglegging, gaat de overheid over tot wettelijke en financiële regulering.
- Leveranciers worden tot en met het afvalstadium verantwoordelijk voor de milieubelasting van producten. Statiegeld, retourpremies, verwijderingsbijdragen en algemene heffingen worden ingezet of uitgebreid.
- Er komen nieuwe stimuleringsmaatregelen, zoals een subsidie voor nieuwe milieuvriendelijke producten, die wordt uitgekeerd zodra een bepaald aantal consumenten het product aanschafft.
- Milieukosten worden verrekend in de prijzen.

- De consument krijgt duidelijke informatie over de milieueffecten van producten (zoals milieulabel, milieukeur, informatie over energiegebruik en toegepaste energiebron).
- Producten in kringloopwinkels en reparatiediensten komen in het lage BTW-tarief.
- Sociale aspecten en de gevolgen voor het milieu zijn belangrijke onderdelen van nieuwe afspraken over de wereldhandel.
- Bedrijven worden via internationale publieke richtlijnen en ethische codes gebonden aan het bevorderen van arbeidsnormen, voedselveiligheid, milieubescherming en fatsoenlijk gedrag op het gebied van mededinging en belastingen.

---

## D66

### Mobiliteit en infrastructuur

- In het goederenvervoer moet meer aandacht gaan naar transport over water en experimenten met buizentransport.
- De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor realisatie van de vastgestelde milieudoelen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, versnippering) voor de verkeers- en vervoerssector.
- Een grotere capaciteit van het wegennet wordt bewerkstelligd door technische maatregelen, zoals toeritdosering en doelgroepstroken.
- Een kilometerheffing wordt ingevoerd die varieert in hoogte afhankelijk van tijd, plaats, milieubelasting en verkeersdruk.
- Het aanbod van collectief vervoer wordt sterk uitgebreid.
- In gebieden waar geen commerciële exploitatie mogelijk is, moet de overheid bijdragen in de instandhouding van een toegankelijke vorm van vervoer.
- Op nieuwbouwlocaties moet hoogwaardig openbaar vervoer van meet af aan beschikbaar zijn.
- Light rail-verbindingen worden versneld aangelegd.
- Rondje Randstad wordt aangelegd.
- Het fietsverkeer wordt gestimuleerd met de aanleg en verbetering van (langeafstands-)fietspaden, meer en betere fietsenstallingen, verbetering van de (verkeers) veiligheid van de fietser en een harde aanpak van fietsdiefstal.
- Aanleg van 30 km/u-zones in de buurt van scholen en kinderspeelplaatsen en een verdere uitbreiding van deze zones binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid op autosnelwegen kan bij geloofwaardige handhaving verschillen naar plaats, tijd en omstandigheden. Autoluwe binnensteden en woonwijken worden gestimuleerd.
- In Europees verband wordt een ecotaks op kerosine ingevoerd.
- Investerings in het wegennet moeten zich beperken tot het ontsluiten van nieuwe woonwijken, het wegnemen van knelpunten en het verbeteren van de veiligheid.

## **Landbouw, verzuring en vermessing**

- De lijst met verboden bestrijdingsmiddelen wordt – in Europees verband – uitgebreid. Op het gebruik van de overige middelen komt een heffing.
- De landbouwsector moet een bijdrage leveren aan een divers landschap en een rijke natuur. Boeren kunnen landschapspremies ontvangen als hun werkzaamheden passen in het natuurbeleid van de nationale overheid.
- Een onafhankelijk voedselinstituut wordt opgericht dat de gehele productieketen in kaart brengt.
- De intensieve veehouderij moet worden teruggedrongen. Er komt een maximale reistijd van 4 uur en een maximale afstand van 300 km voor diertransporten.

## **Natuur en landschap**

- Schiphol wordt niet verplaatst naar een eiland voor de kust vanwege natuurwaarde, milieu en veiligheid.
- Behoud van het open karakter van het Nederlandse landschap staat voorop; een groene grens wordt getrokken.
- Voor gebieden die erg vol zijn, zoals de Randstad, komen aangewezen locaties waar nog gebouwd mag worden. Daarbuiten geldt een absoluut bouwverbod.
- Om versnippering van de open ruimte te voorkomen en verkeer en vervoer te bundelen, concentratie van nieuwe woningen en bedrijvigheid. Voor alle nieuwe bebouwing geldt: maximaal gebruik maken van de ruimte binnen de bestaande bebouwing van steden en dorpen.
- Terughoudendheid met betrekking tot verdere verstedelijking in gebieden die uniek zijn vanwege de openheid van het landschap, zoals delen van het noorden, zuiden en oosten. Voor gebieden waar weinig druk op de ruimte bestaat, moet een meer ontwikkelingsgericht beleid gelden. De regionale en lokale overheden zijn verantwoordelijk voor het opstellen van investeringsplannen om deze gebieden landschappelijk en economisch aantrekkelijker te maken.
- De realisering van de ecologische hoofdstructuur (Nationaal Natuuroffensief) wordt versneld.
- In de komende kabinetsperiode worden tien nationale landschappen ontwikkeld en twintig grote natuurkernen.
- Culturele en natuurlijke landschappen van het Groene Hart moeten sterker worden beschermd.
- De Hoekse Waard wordt een nationaal landschap.
- Om verdere aantasting te voorkomen worden natuurlijke barrières ontwikkeld rond het Groene Hart en wordt het gebied aantrekkelijker gemaakt voor groene recreatie.

## **Waterbeheer**

- Blauwe contouren worden vastgesteld waarbinnen alleen activiteiten mogen plaatsvinden die de kwaliteit van het water niet aantasten.
- Een watertoets wordt wettelijk ingevoerd en er komt een integrale waterwet voor zowel kwantiteit (vasthouden water, waterberging) als kwaliteit van het water.
- Open water, rietmoerassen en extensief beheerde graslanden krijgen een waterbergings- en natuurfunctie. Wateroverlast en verdroging worden aangepakt.

- Voor het Natte Hart, het IJsselmeer en de randmeren moet een integrale nationale visie worden ontwikkeld.
- De overheid versterkt haar zeggenschap over de inrichting van de Noordzee.
- Internationaal unieke gebieden, zoals de Waddenzee, krijgen actieve bescherming. Militaire oefeningen en economische activiteiten zoals kokkelvisserij en proefboringen worden niet toegestaan. Ook proefboringen in de Biesbosch worden afgewezen.

---

## *GroenLinks*

### **Energie en klimaat**

- De ecotaks op elektriciteit wordt voor iedereen verhoogd.
- Er komt een systeem van gedifferentieerde regulerende energiebelasting, waarbij de mate van CO<sub>2</sub>-uitstoot bepalend is voor de hoogte van de heffing.
- Kleinschalige toepassing van warmtekrachtkoppeling komt tijdelijk in aanmerking voor een verlaging van de regulerende energiebelasting, om investeringen te stimuleren.
- Nederland maakt zich binnen de Europese Unie (EU) hard voor CO<sub>2</sub>-emissiehandel voor grootverbruikers.
- Nederland maakt zich binnen de EU hard voor een te vormen kopgroep in de EU die de energiebelasting gezamenlijk invoert.
- Stroom in Nederland wordt voorzien van informatie over de aard van opwekking en de herkomst, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen groene (echt duurzame bronnen), grijze (gas, afvalverbranding) en zwarte stroom (steenkool, bruinkool, kernenergie).
- De kerncentrale Borssele sluit volgens afspraak per 1 januari 2004.
- Bestaande regulerende energiebelasting wordt met name voor elektriciteit verhoogd en gaat ook gelden voor grootverbruikers van fossiele brandstoffen.
- De overheid gaat volledig over op het gebruik van groene stroom.
- De 6% reductie van CO<sub>2</sub> ten opzichte van 1990 realiseert Nederland geheel in eigen land. Daarboven financiert Nederland een substantiële (Kyoto Protocol) vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> in het buitenland.
- Om wereldwijd een reductie van 80% van de broeikasgasemissies te realiseren moet er een systeem van eerlijke verdeling komen in de vorm van handelbare emissierechten.
- Het totale energiegebruik dient in de komende kabinetsperiode met 5% te worden verminderd a) door het vaststellen van wettelijke basisnormen voor energiegebruik van apparaten en vervoermiddelen, b) door het aanscherpen van de Energieprestatienorm voor nieuwbouwwoningen, kantoren en bedrijfspanden, en c) door een stimuleringsregeling voor lokale energiebesparingsprogramma's.
- De overheid stelt een Deltaplan Duurzame Energie op, gericht op het realiseren van tenminste 10% duurzame energie in Nederland in 2010. Voor 2006 geldt als tussendoel een aandeel van 6% duurzame energie.

- Via een milieudiplomatiek offensief zet Nederland zich in voor beëindiging van kernstroom in Europa en elders in de wereld.
- Nederland bepleit milieukwaliteitseisen voor stroomopwekking in Europa.
- Nederland verbindt milieurandvoorwaarden aan de import van stroom, zodat vuile stroom en kernstroom worden geweerd.
- Er komt een systeem van verhandelbare emissierechten om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de grootste industriële energiegebruikers terug te dringen.

### **Mobiliteit en infrastructuur**

- De accijnsvrijstelling voor dieselgebruik in de binnenvaart en de landbouw wordt afgeschaft.
- Om te voorkomen dat de gemeenten elkaar beconcurreren met parkeertarieven en parkeernormen komt er een landelijke Parkeerwet met duidelijke spelregels.
- Belastingvoordelen voor de lease-auto worden drastisch beperkt.
- Het gebruik van een deelauto wordt fiscaal bevorderd.
- Waar mogelijk wordt geplande weginfrastructuur geschrapt.
- Er wordt, behoudens evidente knelpunten (flessenhalzen), afgezien van het verbreden van snelwegen met extra rijstroken.
- De bestaande infrastructuur van de spoorwegen wordt zodanig verbeterd, dat frequentie, betrouwbaarheid en capaciteit van het treinverkeer aanmerkelijk wordt vergroot. Het Rondje Randstad komt tot stand door verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur.
- Er komen extra middelen voor infrastructuur voor het stadsgewestelijke openbaar vervoer in regio's en steden, onder andere voor de aanleg van vrije busbanen en light rail-systemen.
- Er komt extra geld voor de aanleg van (snel-)fietspaden en voor de uitbreiding en modernisering van fietsenstallingen en fietsparkeervoorzieningen.
- Een waterweginvesteringsprogramma moet de groei van het vrachtvervoer over water verder stimuleren.
- Er komt een investeringsprogramma in nieuwe systemen van ondergronds transport en stadsdistributie.
- Er komen milieunormen voor de binnenscheepvaart, die de aanschaf van milieuvriendelijk materieel moeten stimuleren en de emissie van CO<sub>2</sub>-uitstoot aan banden legt.
- Er komt een kilometerheffing voor personen-, bestel- en vrachtauto's.
- Voor alle vervoer komen emissievoorschriften, zodat het verkeer en vervoer bij gaan dragen aan het verminderen van broeikasgassen.
- De overheid stelt eisen aan de capaciteit en intensiteit van het treinverkeer. Met de NS wordt daar een prestatiecontract over afgesloten.
- De mogelijkheden voor het gebruik van fiets in combinatie met het reizen per bus of trein worden vergroot (bijvoorbeeld meenemen vouwfiets blijft gratis).
- De NS moet door de overheid en door reizigers aansprakelijk kunnen worden gesteld voor ondermaats vervoer.
- Er komt geen verdere concurrentie op het spoor voor het personenvervoer.
- Het aandelenpakket van de NS blijft in handen van de staat.



- Vluchtstroken worden opengesteld voor het openbaar busvervoer.
- Er komt een onafhankelijke toezichthouder voor geschillen tussen overheden en vervoerders, tussen vervoerders onderling, en tussen reizigers en vervoerders.
- De maximumsnelheid op snelwegen wordt teruggebracht tot 100 km/u.
- Voor filegevoelige trajecten geldt in de spits een maximumsnelheid van 70 km/u.
- In woonwijken wordt de snelheid beperkt tot 30 km/u.
- Voor vrachtauto's wordt een snelheidsbegrenzer verplicht gesteld.
- Gemeentelijke wegen worden uitgerust met een systeem dat automatische begrenzing van de snelheid mogelijk maakt.
- Voor personenauto's komt er een regeling waarin de aanschaf van een snelheidsbegrenzer wordt 'terugverdiend' door een lagere motorrijtuigenbelasting.
- Er komt een uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens.
- Er komt een (straf)puntensysteem voor rijbewijshouders, waardoor herhaalde overtredingen als consequentie hebben dat het rijbewijs (tijdelijk) wordt ingetrokken.
- Grootschalige transporten van gevaarlijke stoffen per spoor worden verboden.
- Stedelijke gebieden worden gestimuleerd om een vaste zondag in de maand uit te roepen tot autoloze zondag.
- Gemeenten krijgen in het kader van de Wegen- en Verkeerswet meer mogelijkheden om straten en stadsdelen tijdelijk af te sluiten voor verkeer.
- Voor natuurgebieden gaan, net als bij woongebieden, strenge geluidsnormen gelden. De geluidsnormen voor bestaande infrastructuur worden strenger.
- Het economisch ontwikkelingsconcept Nederland Distributieland wordt vervangen door Nederland Innovatieland. In dat kader komt er een investeringsprogramma op het gebied van duurzame technologie, eerlijke handel, kennis en informatie- en communicatietechnologie.
- Het vliegverkeer wordt verplicht te voldoen aan strenge emissievoorschriften, waardoor de meest vervuilende vliegtuigen kunnen worden geweerd.
- Schiphol zal strikt worden gehouden aan milieunormen die een gelijkwaardige vertaling zijn van de PKB 1995. Er worden geen extra landingsbanen aangelegd.
- Nederland maakt zich in Europees verband sterk voor een heffing van BTW op vliegtickets en accijnzen op kerosine.
- Zolang internationale afspraken over prijsbeleid in de luchtvaart uitblijven, komt er een heffing op stoelen van vliegtuigen die in Nederland opstijgen.
- Binnenlandse vluchten worden niet langer toegestaan.
- Voor afhandeling en verdeling van vliegverkeer moeten er Europese afspraken worden gemaakt en dienen vliegvelden in noordwest-Europa samenwerkingsverbanden aan te gaan.
- Zolang er geen onomkeerbare milieunormen voor Schiphol zijn vastgelegd, wordt de luchthaven niet geprivatiseerd.
- Er komt een verbod op reclamevluchten.
- Er komt geen Tweede Maasvlakte. Mocht de regio Rotterdam dit plan toch doorzetten, dan draagt de rijksoverheid niet bij in de kosten.
- Er komt een Lage Landen Havenorgaan, waarin de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam onderlinge concurrentie inruilen voor doelmatige samenwerking.

- Nederland zet zich in voor een Europees zeehavenbeleid dat goederenstromen beter coördineert, de kosten van infrastructuur toerekent aan gebruikers en een einde maakt aan staatssteun.

### **Landbouw, verzuring en vermesting**

- Ter bescherming van natuurgebieden wordt een bufferzone ingesteld van 500 tot 100 m. De land- en tuinbouw in die zones wordt gehouden aan zeer strenge milieueisen.
- Voor het bereiken van natuur- en recreatiedoelstellingen en ten behoeve van waterbeheer worden zo mogelijk boeren ingezet.
- Voorzover de natuurdoelstellingen dat toelaten, krijgen boeren meer mogelijkheden om de ecologische hoofdstructuur (EHS) in particulier beheer uit te voeren. Lange-termijncontracten (minimaal 30 jaar), goede toetsing van de uitvoering en blijvende natuurbescherming zijn harde voorwaarden voor particulier natuurbeheer.
- De opkoop van mestproductierechten wordt gericht ingezet op 1-2 km rondom de EHS-natuurgebieden.
- Aan de bouw van agrarische (bij)gebouwen en kassen worden hoge eisen gesteld ten aanzien van landschappelijke inpasbaarheid. Overdadige lichtverspreiding wordt voorkomen.
- Het gebruik van diervoer, groeibevorderaars en antibiotica in veevoer wordt verboden. Er komt een positief-lijst met stoffen die wél toegevoegd mogen worden aan diervoer.
- Er komt een aanscherping van de residunormen van bestrijdingsmiddelen.
- De Nederlandse Voedsel Autoriteit en de Europese Voedsel Autoriteit krijgen als onafhankelijke instellingen voldoende financiële armslag voor hun toezichhoudende taken. De eindverantwoordelijkheid blijft bij de politiek.
- Genetische manipulatie in de voedselvoorziening wordt verboden, zowel bij planten als bij dieren.
- Levensmiddelen waarin GGO's zijn verwerkt, worden van de Europese markt geweerd. Om te beginnen wordt de Europese richtlijn voor etikettering aangescherpt, moeten ook vleesproducten voldoen aan de verplichte etikettering en staat de overheid garant voor een GGO-vrije keten.
- Het verhogen van de weerstand van de veestapel krijgt prioriteit.
- Er komt een einde aan het Europese non-vaccinatiebeleid voor dierziektes als de varkenspest en MKZ.
- Agrarische ondernemers worden verplicht zich te verzekeren tegen calamiteiten zoals oogst- en waterschade en uitbraken van MKZ en varkenspest.
- Het beleid is erop gericht dat 20% van het agrarisch areaal in 2010 uit biologische landbouw bestaat.
- Producenten die omschakelen naar biologische voedselproductie krijgen de eerste jaren compensatie voor inkomstenderving. Er komt een garantiefonds speciaal voor de kapitaalintensieve bedrijven die omschakelen. Er komt een investeringssubsidie voor varkens- en pluimveebedrijven van 20 miljoen euro per jaar.

- Biologische producenten worden fiscaal bevoordeeld (onder andere door de Duurzame Ondernemers Aftrek), evenals de industrie en de detailhandel voorzover zij biologisch verwerken/verkopen.
- Biologische producten worden vrijgesteld van BTW, liefst in Europees verband.
- Het onderzoeks-, voorlichtings- en onderwijsbudget van LNV dat besteed wordt aan biologische landbouw, gaat fors omhoog, en er worden ketenmanagers aangesteld.
- Boeren en tuinders die voldoende scoren in het Duurzame Ondernemers Punten-systeem krijgen fiscale voordelen. De koplopers uit het Duurzame Ondernemers Punten-systeem komen in aanmerking voor Duurzame Ondernemers Aftrek.
- In samenwerking met de sector wordt één keurmerk - tussen gangbare en Eko-producten in - actief in de markt gezet waarvoor de producent een meerprijs krijgt (bijvoorbeeld het Agro-Milieukeur).
- Er komt een heffing op niet-duurzaam geproduceerd voedsel, te beginnen op vlees. De opbrengst wordt gebruikt voor het goedkoper maken van biologisch vlees.
- Er komt een heffing op kunstmest, bestrijdingsmiddelen en op niet-duurzaam geproduceerd veevoer.
- Biofilters (windsingels en bomenrijen) worden vanaf 2003 verplicht opgenomen in nieuwe/gewijzigde milieuvergunning, vooral in zone van 250 m rond natuur.
- Verliesnormen op droge zandgronden worden verlaagd.
- De akkerbouw en tuinbouw verminderen aantoonbaar de afhankelijkheid van bestrijdingsmiddelen. Zo komt er een definitieve stop op het gebruik van grondontsmettingsmiddelen.
- Insecticiden en fungiciden worden alleen op recept verkrijgbaar en het gebruik wordt met de helft (ten opzichte van 2000) teruggedrongen.
- Het huidige areaal aan bloembollen wordt niet verder uitgebreid.
- De CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van de glastuinbouw wordt fors aangescherpt. Er vindt geen uitbreiding plaats van het totale areaal aan glastuinbouw.
- Er komt een einde aan de bio-industrie.
- De totale duur en afstand van transport van levend vee wordt beperkt tot maximaal 4 uur en 300 km. Voor fokvee kan een speciale regeling gelden.
- De subsidies voor onderzoek naar alternatieven voor dierproeven worden verhoogd, evenals subsidies voor bedrijven die dierproeven vervangen door alternatieve proeven.
- Het kloneren van dieren wordt verboden.
- De vangst- en dodingsmethoden van de beroepsvisserij worden vervangen door diervriendelijke methoden.
- Excessen bij de sportvisserij, zoals rally-vissen en het gebruik van leefnetten, worden verboden.
- Import van wild gevangen dieren wordt verboden.
- Er komt een radicale verschuiving van het Europese landbouwbudget. De huidige 10% die wordt uitgegeven aan landbouwmilieumaatregelen en landschapsherstel/onderhoud, wordt fors verhoogd ten koste van de export- en productiegereleerde subsidies.

- Marktregulering (melkquotering en braaklegging) blijft een middel om overschotten te voorkomen en een bodem in de prijsvorming te leggen.
- Inkomenstoelagen worden gekoppeld aan scherpere milieuvoorwaarden, ze hebben een maximum per bedrijf en ze zijn afhankelijk van het gemiddeld inkomen in elke (toekomstige) Europese lidstaat.
- Afbouw van exportsubsidies (dumping) krijgt de hoogste prioriteit.
- Binnen de WTO worden 'non-trade issues' (zoals milieu, dierenwelzijn, arbeidsomstandigheden) opgenomen als legitieme redenen om milieu- en diervriendelijke productie te kunnen ondersteunen en om producten die niet voldoen aan de Europese productienormen van de markt te weren.
- Internationale visquota worden afgestemd op herstel mogelijkheden van de visstand. Vangstmethoden worden aangepast zodat bijvangsten minimaal zijn en de zeebodem intact blijft.
- De capaciteit van de Nederlandse vloot wordt teruggedrongen. Daarbij moet worden voorkomen dat EU-visserij uitwijken naar andere wateren.
- Er komt een einde aan overbevissing in de binnenwateren door middel van quota-toedeling of enkele jaren totaal vangstverbod op soorten waarvan de populatie bedreigd wordt.
- Mechanische kokkelvisserij wordt verboden in alle gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet, de EG-Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn.
- Kwaliteitsproductie en diverse vormen van verbrede landbouw (streekelijke productie, zorgboerderijen, verkoop aan huis) worden gestimuleerd door voorlichting, subsidies en verandering van regelgeving.

### **Natuur en landschap**

- Er komt een openruimteheffing van een dusdanige omvang dat het bouwen in de open ruimte niet langer goedkoper is dan bouwen in het stedelijk gebied.
- Regelgeving die 'inbreiding' onnodig bemoeilijkt, wordt versoepeld; creatieve inbreiding wordt financieel gestimuleerd.
- De financieringssysteem van het gemeentefonds wordt zo gewijzigd dat er niet langer een bonus staat op uitbreiden.
- Er komen strengere ruimtegebruiksnormen voor bedrijfsterreinen. Het welstandsregime voor bedrijfsterreinen wordt aangescherpt. Om intensief ruimtegebruik te bevorderen, beslissen provincies voortaan over de aanleg en uitbreiding van bedrijfsterreinen.
- Mogelijkheden om planschade te verhalen worden geëlimineerd.
- Gemeenten moeten vóór 2004 rode contouren trekken, die de grens aangeven voor het stedelijk gebied. Daarbuiten wordt niet gebouwd. De rode contouren gelden voor een periode van tien jaar. Tot aan het vaststellen van de rode contouren komt er een moratorium voor nieuwe uitbreidingen.
- De rijksoverheid toetst gemeentelijke contouren op duidelijke criteria, om te voorkomen dat elke gemeente zich voor de zekerheid aan ruimte rijk rekent.

- De provincie, als eerst aangewezen overheid, en de rijksoverheid zullen streng moeten toezien of gemeenten voldoende werk maken van de noodzaak om tot intensivering van hun ruimtegebruik over te gaan.
- Er worden twintig nationale landschappen aangewezen, waaromheen groene contouren worden getrokken, waarbinnen niet mag worden gebouwd.
- Er komen regionale streek- en structuurplannen, waarin samenwerkende gemeenten dwingende afspraken met elkaar maken. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening biedt daarvoor bestuurlijke instrumenten, waarbij de provincie, en op de achtergrond de landelijke overheid, corrigerende bevoegdheden moeten krijgen.
- Creatieve combinaties van functies en voorzieningen, en het in stand houden van de bereikbaarheid door openbaar vervoer, moeten verschraling van leefmilieus in platelandsgemeenten voorkomen.
- Er komt een actief toezicht op het handhaven van de nieuwe normen en contouren in de ruimtelijke ordening. De Inspectie wordt daartoe financieel in staat gesteld.
- Er komt een speciaal streekplan voor het hele Groene Hart, waarin gemeenten en provincies op basis van de huidige bebouwing binnen harde contouren afspraken maken. Het plan wordt bewaakt door een in te stellen Groene Hart Ruimte-Autoriteit.
- Buiten de EHS worden 'lichtgroene' contouren vastgesteld die de helft van het landbouwareaal beslaan en waarbinnen Nationale Landschappen ten volle tot bloei kunnen komen. Binnen die gebieden krijgen boeren financiële mogelijkheden om landschapsherstel en natuurbeheer tot een tweede inkomstenbron te laten uitgroeien.
- Uiterlijk in het jaar 2010 is de verwerving van gronden voor de realisering van de EHS afgerond. Daarvoor wordt meer geld vrijgemaakt en zonodig instrumenten als onteigening en voorkeursrecht ingezet. De bestaande versnippering van de EHS is in dat jaar met 90% gereduceerd.
- Alle gemeentes moeten op korte termijn de contouren van de EHS in hun bestemmingsplannen vastleggen, inclusief de bufferzones.
- Als onderdeel van de EHS worden 20 Grote Eenheden Natuur ontwikkeld, door barrières als infrastructuur en intensief gebruikte landbouwenclaves te saneren of te verplaatsten.
- De Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen worden versneld verankerd in wetgeving.
- Waardevolle natuur- en cultuurlandschappen buiten de EHS (zoals de Belvédère-gebieden) worden planologisch beschermd en vastgelegd in gemeentelijke bestemmingsplannen.
- Er wordt extra geld geïnvesteerd in natuur om de stad.
- De leefgebieden van dieren en planten die bescherming genieten op grond van de habitat- en vogelrichtlijn worden in versneld tempo verbonden tot een Europese EHS.
- GroenLinks wil vaste regels om extra schade aan natuur en milieu te compenseren zodat de Nationale Milieuschuld in ieder geval niet verder oploopt.

## Waterbeheer

- Rndom stedelijke gebieden worden groene en blauwe mallen aangelegd: tot in de stad doorlopende groene landschappen en waterpartijen.
- Er komen gemeentelijke en provinciale waterplannen waarin aangegeven wordt hoe water meer ruimte krijgt in Nederland.
- In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening wordt een verplichte watertoets verankerd.
- Bij alle nieuwe ruimtelijke plannen is het natuurlijke watersysteem bepalend. Om dit mogelijk te maken wordt een zogenaamde Watertoets in de wet verankerd.
- Bestaande plannen, zoals die voor VINEX-locaties, worden opnieuw tegen het licht gehouden en zonodig aangepast of verplaatst bij een negatief effect op het watersysteem.
- Het beleid om verdroging tegen te gaan wordt geïntensiveerd. Er komt meer geld en een duidelijke taakverdeling tussen waterschappen, terreinbeheerders en provincie.
- Het natuurbeleid wordt zodanig aangepast dat het een duurzaam watersysteem bevordert en in ieder geval geen belemmering geeft voor een duurzaam watersysteem.
- De heffing op waterwinning voor beregening (landbouw) en voor grondwaterwinning wordt verhoogd.
- De gehele waterconsumptie wordt getemperd door invoering van het zogenaamde 'Waterspoor' (zuiveringsheffing wordt afhankelijk gemaakt van watergebruik).
- Grote open wateren (zout en zoet) en Nationale Parken krijgen een betere bescherming en worden aangewezen als Natuurmonument.
- Het Waddengebied blijft verschoond van gasboringen of andere vormen van exploitatie (zoals mechanische kokkelvisserij) en van militair gebruik. Voor de Biesbosch geldt hetzelfde regime.
- De vaste, voor iedereen gelijke, heffing voor riool en zuivering wordt vervangen door een heffing op het gebruik van water.

## Overig

- Via regelgeving worden er voor productie, producten, gebouwen en vervoermiddelen duurzaamheidseisen (basiskwaliteitsnormen) vastgesteld.
- Milieukosten worden in de prijzen van producten en diensten verwerkt.
- Producenten zijn verantwoordelijk voor de milieubelasting tijdens de gehele levenscyclus, inclusief de afvalfase, van hun producten.
- Vergroening belastingheffing: verschuiving van lasten van arbeid naar milieu minimaal 0,5% BBP per jaar.
- De Duurzame Ondernemers Aftrek wordt uitgebreid.
- Er komen heffingen op onder andere oppervlaktedelstoffen, bestrijdingsmiddelen, afval en verpakkingen.
- De hoogte van de afvalstoffenheffing wordt afhankelijk van de aangeboden hoeveelheid afval.
- De overheid maakt met bedrijfssectoren milieuprestatieafspraken en stelt daar zonodig financiële middelen voor ter beschikking. De afspraken worden vastgelegd in convenanten. Niet naleven leidt tot wet- en regelgeving.

- Er komt een wet op consumenteninformatie, die voorschrijft dat producten (inclusief voedsel) zijn voorzien van informatie over samenstelling, productiewijze, duurzaamheid en energiegebruik.
- Jaarlijks rapporteren bedrijven en instellingen over hun milieuprestaties ten behoeve van maatschappelijke beoordeling.
- De overheid ontwikkelt een inkoopbeleid gericht op het gebruik van duurzame goederen.
- Alle nieuwbouw van de overheid zal duurzame bouw zijn.
- Het beleid voor preventie en hergebruik van afval wordt aangescherpt.
- De overheid stelt statiegeld verplicht voor alle plastic frisdrankverpakkingen.
- Nederland komt zijn verplichtingen in het kader van internationale milieuverdragen (Kyoto, Biodiversiteit) na.
- Nederland zet zich in het verband van WTO, IMF en Wereldbank in om aan handel en buitenlandse investeringen milieuraandvoorwaarden te verbinden.
- De VN-verdragen over milieu en duurzaamheid zijn toetsstenen voor het internationale handels- en investeringsbeleid.
- Wanneer de bescherming van natuur en milieu dat noodzakelijk maakt zullen handelsbeperkingen worden ingevoerd.
- Dumping van gevaarlijk afval in het buitenland wordt verboden.
- Realistische overgangstermijnen voor nieuwe lidstaten bij de invoering van EU-regels; maximaal vijf jaar respijt voor kostbare milieuwetgeving.
- Volwaardige deelname van nieuwe lidstaten aan een vergroend landbouwbeleid.
- De EU stelt een Groene Agenda 2025 op, gericht op het bereiken van duurzaamheid binnen één generatie.
- Nederland maakt zich sterk voor de invoering van Europese ecotaksen op energie- en pesticidenverbruik, desnoods door een kopgroep van lidstaten.

---

## *ChristenUnie*

### **Energie en klimaat**

- Duurzaam bouwen krijgt een meer verplichtend karakter. Hiertoe wordt het bouwbesluit aangepast. Nieuwbouwplannen bevatten prestatienormen op het gebied van duurzame energie.
- De subsidieregeling voor zonne-CV en zonneboilers wordt verruimd.
- Nadat in 2012 de uitstoot van broeikasgassen met 6% ten opzichte van 1990 zal zijn gereduceerd, zal de inzet bij onderhandelingen over een volgend internationaal klimaatverdrag (post-Kyoto) gebaseerd moeten zijn op terugdringing van de temperatuurstijging naar 0,1°C per decennium.
- In het volgende internationaal klimaatverdrag krijgen ook de ontwikkelingslanden een CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling. De verdeling van emissierechten mag ontwikkelingslanden niet onevenredig belemmeren in de mogelijkheden van inkomensgroei.
- Opslag van CO<sub>2</sub> geldt als tijdelijke maatregel en mag beperkt worden toegepast. Het beleid voor reductie van overige broeikasgassen wordt geïntensiveerd.

- Nu de privatisering van energiebedrijven aan de orde is, moeten de energienetwerken (kabels en pijplijnen) in overheidshanden blijven, zodat onafhankelijke exploitatie en voldoende investeringen in – ook laagrenderende – vervanging en vernieuwing gegarandeerd zijn.
- De doelstelling van 10% duurzame energie in 2020 moet worden verhoogd tegen de achtergrond van de Europese doelstelling van 20% in 2020.
- Het onderzoek naar duurzame energietechnologieën (zon, wind en biomassa) moet krachtig worden bevorderd. Het onderzoek naar waterstoftechnologie wordt uitgebreid.
- Het beleid ten aanzien van warmtekrachtkoppeling dient te worden versterkt zodat sluiting of stillegging van capaciteit wordt vermeden.
- Met de ICT-sector worden meerjarenafspraken gemaakt om de energie-efficiëntie te verhogen, onder andere in datahotels.
- De ecotaks voor energiegrootverbruikers moet in Europees verband zo snel mogelijk worden ingevoerd.
- Om import van ‘vuile’ stroom te ontmoedigen, moet de herkomst van elektriciteit door etikettering transparant worden gemaakt.
- Kernenergie wordt afgewezen zolang er geen duurzame en 100% betrouwbare oplossing is gevonden voor de veiligheids- en afvalproblematiek.
- In de Vijfde Nota Ordening wordt voldoende ruimte gereserveerd voor plaatsing van 1.700 MW windenergiecapaciteit op land, waarbij aandacht is voor een verantwoorde landschappelijke inpassing.

### **Mobiliteit en infrastructuur**

- Om woon-werkverkeer te verminderen, dient het wonen in de omgeving van het werk te worden bevorderd, bijvoorbeeld door verlaging van de overdrachtsbelasting.
- De kilometerheffing is een middel om de autokosten te variabiliseren. Bij de uiteindelijke vormgeving van de kilometerheffing worden verschillende relevante factoren meegewogen: zuinigheid van de auto, regionale spreiding, tijdstip van verkeersdeelname, privacy en dergelijke.
- Het leasen van auto's wordt verder ontmoedigd. De waarde van privé-kilometers die door de werkgever geheel worden vergoed, telt voor de loonbelasting volledig mee als inkomen.
- De doelstellingen uit het NMP3 met betrekking tot verkeer en vervoer worden niet afgezwakt.
- Telewerken en carpoolen worden bevorderd.
- Er wordt een verbod op vrachtvervoer over de weg op zondag ingevoerd, zoals in andere Europese landen het geval is.
- Bij de aanleg van een nieuwe weg- en railinfrastructuur dient uitgangspunt te zijn dat versnippering van het landschap wordt voorkomen en dat de inpassing in de bestaande omgeving optimaal is. Uitgangspunt is een reductie van 90% van de door infrastructuur veroorzaakte versnippering.
- Geluidswallen worden bij voorkeur 'groen' uitgevoerd.



- Lichthinder (lichtvervuiling) in natuurgebieden moet worden voorkomen door terughoudendheid bij de aanleg van wegverlichting en door de toepassing van nieuwe verlichtingstechnieken (bijvoorbeeld LED's in het wegdek).
- Voorgenomen uitbreidingen van het hoofdwegennet worden kritisch tegen het licht gehouden.
- De geplande aanleg van de doorstroomroute A4 wordt afgewezen.
- In plaats van uitbreiding met extra asfalt wordt meer prioriteit gegeven aan en capaciteit gecreëerd door betere benutting van het bestaande wegdek (gebruik vluchstrook plus carpoolen).
- Nieuwe wet- en regelgeving betreffende Schiphol moet minimaal voldoen aan de milieu- en veiligheidsnormen uit de huidige planologisch kernbeslissing 'Schiphol'.
- Schiphol kan op de huidige locatie binnen de randvoorwaarde van selectieve groei blijven bestaan.
- In de luchtvaart wordt BTW op tickets en een heffing op kerosine ingevoerd.
- Op regionale luchthavens en kleine luchtvaartterreinen wordt tussen 23.00 en 07.00 uur niet gevlogen. Andere luchthavens worden niet gebruikt als buffer voor Schiphol. Boven de stiltegebieden en grootschalige natuurgebieden geldt een vliegverbod voor de kleine luchtvaart.
- Op plaatsen waar dit uit het oogpunt van verkeersveiligheid zinvol is, wordt de maximumsnelheid verlaagd. Hiermee wordt tevens een bijdrage geleverd aan het tegengaan van milieuvervuiling.
- Hoogwaardig openbaar vervoer per spoor wordt krachtig gestimuleerd.
- De Nederlandse Spoorwegen wordt niet geprivatiseerd.
- Hoofdverbindingen in het spoorwegkernnet worden geschikt gemaakt voor snelheden tot 200 km/u. In de randstad wordt het kernnet viersporig gemaakt. De capaciteit van het railnet wordt vergroot door verhoging van de bovenleidingspanning (25 KV) en de introductie van een modern beveiligingssysteem.
- De spoorverbinding Utrecht-Duitse grens wordt, indien dit vanwege volumegroei noodzakelijk is, geheel of gedeeltelijk viersporig gemaakt, mede omdat dat de beste garantie biedt voor een volwaardige aanleg van de HSL.
- De aanleg van een snelle treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland (Zuiderzeespoorlijn) verdient prioriteit. De bestaande lijn wordt daarbij doorgetrokken.
- Voor de korte ritten wordt het fietsverkeer krachtig gestimuleerd. Fietsenstallingen bij NS-stations dienen voldoende capaciteit te hebben. De anti-diefstalchip wordt gestimuleerd.
- De binnenvaart krijgt een nieuwe impuls door spoedige realisatie van voorgenomen verbeteringen van hoofdvaarwegen, alsmede van het onderliggend vaarwegennet.
- Concrete waterwegprojecten die op korte termijn moeten worden verbeterd zijn: de Maasroute, de Lemmer–Delfzijlroute, het Maas- en Waalroute-project en de Zuid-Willemsvaart.
- Het onderliggend vaarwegennet kan meer dan nu worden gebruikt voor distributie van goederen voor het midden- en kleinbedrijf.

- De realisatie van trimodale overslagterminals (water, weg, spoor) wordt krachtig gestimuleerd.
- Indien wordt besloten tot de aanleg van de Tweede Maasvlakte dient een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag uitgangspunt te zijn. Er moet een volwaardige natuurcompensatie plaatsvinden, conform het SGR. Bij de vormgeving van de natuurcompensatie worden de belangen van de visserij afdoende meegenomen. Alle modaliteiten van het goederenvervoer, dus ook de binnenvaart, dienen een goede toegang te hebben tot de nieuwe terminals.
- Het privé-gebruik van de auto van de zaak wordt teruggedrongen door de kosten van privé- en woon-werkkilometers als loon in natura te beschouwen.
- Door middel van een verlaging van de BPM wordt de verkoop van zeer zuinige (3 liter per 100 km) auto's en van auto's zonder lokale emissies (brandstofcel, elektrisch) bevorderd.
- Het genereren van warmte uit het asfalt verdient grootschalige toepassing, omdat het slijtage voorkomt, de verkeersveiligheid bevordert en bovendien duurzame energie oplevert.

### **Landbouw, verzuring en vermessing**

- Het nationale en Europese landbouwbeleid moet op de maatschappelijke en sociale functie zijn gericht.
- Het beleid van voortgaande liberalisering, waardoor de prijzen steeds verder onder druk komen te staan, moet worden omgebogen. Consumenten dienen een hogere prijs voor kwalitatief goed voedsel te betalen. Initiatieven voor de ontwikkeling van een 'virtuele supermarkt', waardoor een groter deel van de opbrengstprijzen bij de landbouwer blijft, worden gesteund.
- Bepaalde vormen van landbouwproductiebeheersing worden behouden en waar mogelijk versterkt (melk- en suikerquota, braaklegging). In het kader van de WTO-onderhandelingen worden bestaande exportsubsidies op agrarische producten afgebouwd.
- Door verruiming van de herinvesteringsreserve wordt het boeren aantrekkelijker gemaakt geld in andere sectoren of in het buitenland te investeren. In de fiscale sfeer wordt gedacht aan een stakings- en continueringsvrijstelling.
- Reconstructie van het platteland wordt gericht op opschoning van het landschap, op verbetering van de bedrijfsomstandigheden van agrarische bedrijven en op een lagere milieudruk op de ecologische hoofdstructuur (EHS).
- Om de toekomstkansen voor jonge boeren te vergroten, wordt het verleen van melkquota boven de 65 jaar afgebouwd.
- De tien aangewezen glastuinbouwgebieden worden gefaseerd ontwikkeld. Het landelijk aantal hectares glasopstand wordt gemaximeerd. De ontwikkeling van nieuwe verspreide kassen wordt tegengegaan. Verplaatsing van bestaande, verspreid liggende, kassen wordt financieel mogelijk gemaakt.
- Er worden geen landbouwsubsidies meer gegeven, maar beloningen voor geleverde publieke waarden.
- Extreme intensivering en schaalvergroting in de landbouw worden tegengegaan.

- Ter wille van een betere prijsvorming worden directe relaties tussen landbouwproducent en consument gestimuleerd.
- De productie van duurzame landbouwproducten wordt krachtig gestimuleerd. Niet-duurzaam geproduceerde producten worden, verspreid over een aantal jaren, onder het hoge BTW-tarief gebracht.
- Biologische, geïntegreerde en gesloten vormen van landbouw worden bevorderd. Het streven is erop gericht dat in 2006 10% en in 2010 15% van het landbouwareaal binnen de kaders van de biologische productie plaatsvindt.
- In het kader van het bestrijdingsmiddelenbeleid wordt de toelating van milieuvriendelijker middelen versneld. Het vliegtuigspuiten wordt beperkt tot uitzonderlijke situaties. Het bestrijdingsmiddelenbeleid wordt zo spoedig mogelijk Europees geharmoniseerd. Import van land- en tuinbouwproducten waarop residuen van in Europa verboden bestrijdingsmiddelen worden gevonden, wordt geweerd.
- Bij de oplossing van de mestproblematiek blijft het mineralenaangiftesysteem het centrale instrument, dat echter wordt vereenvoudigd.
- De verschillende mestnormen worden in 2002 geëvalueerd. Op basis daarvan wordt het definitieve mestbeleid bepaald.
- De uitgangspunten van het Europese mestbeleid dienen eenduidig te zijn. Op basis van grondsoort en klimatologische omstandigheden kan regionale differentiatie plaats vinden.
- Bij genetische manipulatie van dieren dient aan een strikt 'nee, tenzij'-beleid te worden vastgehouden. Het 'nee, tenzij'-beleid wordt uitgebreid naar de plantaardige sector.
- Genetisch veranderde (landbouw)gewassen worden noch commercieel, noch via veldproeven op het vrije veld geïntroduceerd zolang geen garantie kan worden gegeven dat geen genetische uitwisseling met andere wilde of gekweekte planten plaats kan vinden.
- De overheid dient, op grond van het voorzorgsprincipe en op grond van de keuzevrijheid van mensen, garanties te scheppen dat voedselketens beschikbaar blijven, die vrij zijn van genetisch veranderde bestanddelen (GGO-vrije ketens).
- Om een duurzame exploitatie van de zee en een verantwoord evenwicht tussen visserij- en natuurbelangen te garanderen, worden beheersplannen opgesteld op basis van wetenschappelijk verantwoorde gegevens.
- Met het oog op een duurzame exploitatie worden de Waddenzee en de Oosterschelde aangewezen als proefgebied. In dat kader wordt de (schelpdier)visserij in deze gebieden getoetst aan de criteria van het Marine Stewardship Counsel.
- De visserij dient erop gericht te zijn de omvang van de bijvangsten zoveel mogelijk terug te dringen. De industrievisserij, waarbij gericht kleine vis wordt gevangen om te worden verwerkt tot vismeel, wordt verboden.
- Om een gezonde bedrijfstak in stand te houden, wordt het werken via de 'Biesheuvelgroepen' voortgezet. Door middel van een stillegregeling, een zeedagenregeling en meerjarige vangstquota worden perioden waarin vangstbeperkingen gelden, opgevangen. Wanneer de vangstcapaciteit structureel dient te worden ingekrompen, dan wordt daarvoor een goede schadeloosstellingsregeling opgesteld.

- Nederland blijft zich sterk maken voor een verbod op de walvisvangst en voor een algeheel verbod op het gebruik van drijfnetten. Verder dient wereldwijd bezinning plaats te vinden op de visvangstmethoden.

### Natuur en landschap

- De handhaving van bestemmingsplannen wordt versterkt en de aanpassing ervan wordt vereenvoudigd. Dit beleid mag niet uitlopen op legalisatie van eerder begane overtredingen.
- De ruimtelijke contouren uit de Vijfde Nota dienen voor minstens vijftien jaar vast te liggen.
- Uitbreiding van steden en dorpskernen ('rode' functies) dient een regionale afweging te zijn. De provincie dient bindende bovenlokale samenwerking te faciliteren bij de bouw van woningen of de aanleg van bedrijventerreinen, bijvoorbeeld door een fonds voor regionale kostenverevening in te stellen.
- Door handhaving van strikte ruimtelijke contouren en de inzet van een openruimteheffing, of vergelijkbare instrumenten, wordt het bouwen in open agrarische ruimte tegengegaan.
- Wanneer gemeenten beperkt kunnen uitbreiden vanwege ruimtelijke overwegingen, moeten gemeenten de instroom van mensen van buiten kunnen beperken door bijvoorbeeld de eis van economische en/of maatschappelijke binding te stellen.
- Binnen de groene contouren geldt een 'nee, tenzij'-regime. De groene contouren moeten op ruime schaal worden toegepast om het groene gebied te vrijwaren van bebouwing.
- Er dienen duidelijker criteria te worden vastgesteld voor Nationale Landschappen. De grenzen hiervan dienen zoveel mogelijk te worden verenigd met het contouren-instrumentarium.
- Om het karakter van landschappen tot zijn recht te doen komen, wordt landschapsvervuiling, zoals opvallende reclame-uitingen langs wegen, tegengegaan.
- Cultuurlandschappen hebben een zelfstandige waarde, die het beste in stand wordt gehouden door een offensieve gebiedsgerichte aanpak. Functieverweving, zoals agrarisch natuurbeheer, verdient financiële ondersteuning.
- De EHS wordt versneld gerealiseerd in 2012, waar mogelijk door agrarisch natuurbeheer. Tevens worden gebieden aangewezen met landbouw als hoofdfunctie.
- Gemeenten dienen de EHS uiterlijk in 2006 in hun bestemmingsplannen te hebben vastgelegd. Waardevolle natuur en landschappen krijgen een betere wettelijke bescherming.
- Het Groene Hart zal worden beschermd en versterkt. Aan noodzakelijke bouwactiviteiten wordt bovenlokaal sturing gegeven om versnippering te voorkomen.
- De Deltametropoolgedachte doet geen recht aan het eigen karakter van de gemeenten in het westen van het land. Intergemeentelijke samenwerking dient bij te dragen aan goede afstemming van ruimtelijke inrichting en infrastructuur.
- De realisatie van een randmeer aan de noordoostzijde van het IJsselmeer is vanwege cultuurhistorische, ecologische, waterstaatkundige en recreatieve redenen wenselijk.

- Binnen en buiten de EHS krijgt agrarisch natuurbeheer een belangrijker plaats toebedeeld. Waar verantwoord, worden middelen bestemd voor aankoop ingezet voor (agrarisch) natuurbeheer.

### **Waterbeheer**

- Grootschalige ontgroningen in het Nederlandse rivierengebied worden zoveel mogelijk voorkomen, tenzij de doelstelling mede betrekking heeft op natuurontwikkeling. Hergebruik van zand en grind wordt bevorderd, bijvoorbeeld via heffingen. De export van zand uit het rivierengebied wordt gestaakt.
- Met het oog op de bestrijding van de verdroging wordt de winning van grondwater ten behoeve van laagwaardige toepassingen (spoel- en proceswater, beregening) fors beperkt. De beschikbaarheid ten behoeve van het gebruik als drinkwater en ten behoeve van het gebruik door bijvoorbeeld de voedingsmiddelenindustrie dient vanuit het oogpunt van volksgezondheid te worden gegarandeerd.
- De drinkwaterbeschermingsgebieden worden uitgebreid tot gehele intrekgebieden. De geldende stringente eisen ten aanzien van de '1-jaarszone' dient te gelden voor het totale intrekgebied. Eventuele bedrijfsschade als gevolg van deze maatregelen dient te worden vergoed. Sanering van drinkwaterwinningsgebieden geniet prioriteit.
- Water dient zoveel mogelijk te worden vastgehouden in het deelstroomgebied waarin de neerslag valt. Inlaten van gebiedsvreemd water wordt tot een minimum beperkt. Zuinig omgaan met water wordt bevorderd door koppeling van het rioolrecht aan het waterverbruik en stapsgewijze verhoging van de waterprijs.
- Gemeenten dienen een adequaat rioleringsstelsel in stand te houden, mede ter voorkoming van overstortlocaties. Vanuit die optiek worden regen- en afvalwater zoveel mogelijk gescheiden afgevoerd door de afvoer van regenwater te ontkoppelen van het riool. Bij nieuwbouw wordt (ondergrondse) wateropslag gerealiseerd voor laagwaardige toepassing, zoals toiletspoeling. Bij bestaande bouw wordt dit eveneens gestimuleerd.
- Regenwateropslag voor laagwaardige toepassing wordt bevorderd in bestaande bouw en in nieuwbouw.
- De commerciële winning van schelpen in de Waddenzee wordt zo spoedig mogelijk gestaakt.

### **Kwaliteit van de leefomgeving**

- Het toezicht op bodemsaneringen in eigen beheer wordt versterkt.
- Bestrijding van geluidsoverlast wordt toegesneden op gebiedsomstandigheden, waarbij rekening wordt gehouden met kortdurende, op bedrijfsmatige gronden gerechtvaardigde, piekbelastingen. Handhaving en preventie van geluidsoverlast door burens en verkeer hebben hoge aandacht.
- Op opslag en verkoop van vuurwerk wordt landelijk consequent toezicht gehouden op de naleving van het nieuwe vuurwerkbesluit. De Nederlandse overheid spant zich ook internationaal in om tot betrouwbare classificatie te komen. Gebruik en opslag van vuurwerk met klasse 1.1 en 1.2 wordt op termijn verboden. De overheid voert een heffing op vuurwerk in.

- De risico's van transporten en opslag van gevaarlijke stoffen zoals chloor, ammoniak en LPG worden versneld in kaart gebracht. Transporteurs worden verplicht informatie te verschaffen over de aard van de vervoerde stoffen aan alle langs de route gelegen betrokken autoriteiten.
- De chloortransporten over spoor worden afgebouwd. Voor de ammoniaktransporten door de Westerschelde wordt op korte termijn naar alternatieven gezocht.

### Overig

- Nederland zet zich in om overheidsbeleid dat niet-duurzaam gedrag stimuleert, zoals subsidies op energiegebruik of waterverbruik, in internationaal verband af te schaffen. In Europees verband worden milieuschadelijke subsidies geïnventariseerd en afgebouwd voor 2010. De milieukosten van producten en diensten worden zoveel mogelijk via een milieuheffing in de kostprijs doorberekend.
- Per beleidsterrein dient te worden onderzocht of een convenant, een heffing of verplichte uitstootbeperking het meest aangewezen instrument is op basis van effectiviteit.
- Bedrijven worden verplicht inzicht in de milieu- en gezondheidseffecten van producten en processen te verstrekken. Bij toelating van nieuwe producten of processen geldt het voorzorgprincipe.
- Door toepassing van statiegeld worden wegwerpverpakkingen teruggedrongen. Eenmalige Petflesjes worden vervangen door hervulbare statiegeldflesjes.
- Nader beleid wordt ontwikkeld voor producentenverantwoordelijkheid. De Europese afvalmarkt mag er niet toe leiden dat grote transportstromen ontstaan. Er wordt daarom gestreefd naar gelijke concurrentievoorwaarden ('gelijk speelveld').
- Het producten- en het stoffenbeleid worden nader geïntegreerd. Bij gebrekkige gegevens over stoffen geldt het voorzorgsbeginsel.
- Bij de economische beleidsontwikkeling worden naast economische aspecten ook sociale en ecologische aspecten van welvaart meegewogen.
- Milieukosten moeten zoveel mogelijk tot uitdrukking komen in de prijzen van producten. Dit dient bij voorkeur via een publieke heffing te gebeuren.

## SP

### Energie en klimaat

- Nederland moet meer doen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgasen. De afspraken in het Kyoto Protocol dienen als ondergrens beschouwd te worden. Dat kan door: a) nadrukkelijk te werken aan transportpreventie, b) door te werken aan schone verbrandingsprocessen en c) door overschakeling op duurzame energie.
- Door liberalisering en internationalisering van de elektriciteitsmarkt komt steeds meer vuile stroom Nederland binnen. Onder meer door verhoging van eigen productie van duurzame energie en een importverbod op vuile stroom moet die ontwikkeling worden tegengegaan.

- De kolengestookte centrales moeten worden omgeschakeld op gas. Shell en Esso moeten daaraan meebetalen.
- Het is van belang om (internationaal) onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het gebruik van waterstof als energiebron te stimuleren.
- Het energiebeleid moet erop gericht zijn het gebruik van fossiele brandstoffen structureel te verminderen.
- Aan de speciale aardgastarieven voor de glastuinbouwbedrijven moet een einde komen.
- Om het totale energiegebruik te verlagen is onderzoek naar verdere vergroening van de belastingen gewenst.
- Er moeten veel meer windparken komen. Bij plaatsing moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke inpassing in het landschap.
- Bij het bouwen van woningen in nieuwbouwwijken moet behalve met milieuvriendelijke bouwtechnieken ook veel meer rekening worden gehouden met de toepassing van vormen van duurzame energie.
- Bekeken moet worden of de rijkswegen verlicht kunnen worden met zonne-energie.
- Individuele gebruikers moeten via subsidieregelingen volop gestimuleerd worden om mee te werken aan vormen van duurzame energie.
- In openbare gebouwen dient door praktische toepassing van duurzame energie de bekendheid ervan te worden vergroot en de deelname eraan gepromoot.
- Geen kernenergie binnen het Kyoto Protocol. Ook moet Nederland voorkomen dat kernenergie een plaats krijgt in duurzaamheidsverdragen en via deze achterdeur volslagen ten onrechte het etiket 'milieuvriendelijk' krijgt.
- Import van atoomstroom moet verboden worden. De kerncentrale van Borssele moet zo spoedig mogelijk sluiten. Ook de uraniumverrijkingsfabriek Urenco in Almelo moet snel op slot. Onderzoeksinstituten mogen niet langer meewerken aan kernenergieonderzoek. Opwerken van kernafval moet eveneens verboden worden.
- Voor energie grootverbruikers dient een ecotaks ingevoerd te worden, met een tarief dat correspondeert met het huidige gewogen prijsvoordeel van Nederlandse grootverbruikers ten opzichte van grootverbruikers in de omringende landen.

### **Mobiliteit en infrastructuur**

- Om geluidsoverlast van het wegverkeer te beperken moet het aantal 30 km zones in de bebouwde kom worden uitgebreid.
- In de binnensteden en op rijkswegen door of langs de bebouwde kom moet zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van stil asfalt.
- Ook geluidarme autobanden leveren een bijdrage aan de bestrijding van geluidsoverlast.
- Schiphol mag niet langer uitbreiden, maar moet juist worden ingekrompen.
- De geplande aanleg van rijkswegen dient te worden herbezien en waar mogelijk beperkt.
- Het gebruik van minder vervuilende brandstoffen (zoals zwavelarme benzine) kan worden bevorderd door strengere eisen te stellen aan brandstofleveranciers en door 'vergroening' van de accijnsheffing.

- Bestelauto's moeten hetzelfde belast worden als personenauto's, teneinde een kritischer gebruik te bevorderen en de milieubelasting te verlagen.
- Lucht- en scheepvaart zullen meer dan nu moeten inzetten op CO<sub>2</sub>-reductie.
- In stedelijke gebieden kunnen vrijliggende fietspaden en fietsroutes door verkeersluwe gebieden mensen stimuleren om de auto te laten staan. Combinaties van fiets en bus, metro en trein kunnen beloond worden met 'fietsmiles', die korting geven op het openbaar vervoer. Wie met het openbaar vervoer reist, moet korting krijgen op fietshuur bij stations.
- Invoering van een bovenspanning van 25 Kv ten behoeve van snellere treinen en effectiever gebruik.
- Bedrijven met meer dan 100 werknemers krijgen de verplichting om tenminste een kwart van de werknemers na de ochtendspits te laten beginnen.
- Nieuwe technieken als 'people movers' en 'light rail' moeten serieuze ontwikkelingskansen krijgen.
- In alle stedelijke gebieden dient tenminste op koopavonden en zaterdagen de 'winkelbus' tegen sterk gereduceerd tarief te rijden, van de buitengemeenten en aan de stadsrand gelegen parkeerplaatsen naar het stadscentrum.
- In een middelgrote stad dient, in navolging van ervaringen in het buitenland, een proef met vrij busvervoer te worden uitgevoerd waarbij bekeken wordt in hoeverre de extra kosten voor het vervallen van buskaartjes opwegen tegen de besparingen op infrastructuur en andere voorzieningen ten behoeve van autoverkeer.
- Bedrijven dienen aangespoord te worden om met bedrijfsvervoerplannen het openbaarvervoer- en het fietsgebruik van hun werknemers te stimuleren.
- Ondernemers op bedrijfsterreinen dienen gezamenlijk zorg te dragen voor spitsbuspendels van en naar het bedrijventerrein.
- In het landelijk gebied kan het voorzieningenniveau gehandhaafd blijven door een adequate en voldoende ondersteunde integratie van trein, bus, taxi en andere vormen van vervoer.
- Door de autolasten met een kilometerheffing te koppelen aan het gebruik in plaats van aan het bezit wordt doordachter autogebruik bevorderd.
- Er moeten meer kansen komen voor schonere en stillere auto's, zoals hybride auto's (die op benzine en een accu kunnen rijden) en brandstofcel- en waterstofauto's. Bij bedrijven met een groot wagenpark (meer dan 100 voertuigen) moet in 2006 tenminste 2,5% van hun wagenpark uit deze schone auto's bestaan. Daarna wordt een jaarlijkse verdere groei vastgesteld.
- Proeven met vrijwillige deelname aan individuele snelheidsaanpassing worden voortgezet en de ontwikkeling van geleide voertuigtechnieken (auto's met sensoren) wordt aangemoedigd.
- Accijns op kerosine wordt ingevoerd, evenals BTW op vliegtickets.
- Een heffing op korte vluchten wordt ingesteld.
- Vliegtuigmaatschappijen moeten door een lege-stoelenbelasting aangespoord worden om hun passagiersbezetting (nu 75%) te verhogen.
- Er dient een verbod te komen op reclamevluchten en binnenlandse vluchten.
- Heffing op lawaaiige vliegtuigen moet omhoog.
- Aanvliegen dient boven zee te gebeuren en niet over Amsterdam.



- Vrachtluchten dienen met heffingen aan banden te worden gelegd.
- De regionale luchthavens bij Maastricht, Eindhoven, Rotterdam en Lelystad en Eelde kunnen op termijn beter worden gesloten, waarna het vrijkomend geld in milieuvriendelijker vormen van transport, over het spoor en het water, kan worden geïnvesteerd.
- Schiphol hoort, als natuurlijk monopolie, een overheidsbedrijf te blijven en niet in handen te komen van commerciële ondernemingen.
- De waterwegen in Nederland moeten een belangrijkere functie gaan vervullen in het vervoer van goederen. De Betuwelijn moeten we letterlijk en figuurlijk laten varen: geen spoor-, maar waterverbinding is de beste goederentransportroute van Rotterdam naar het Ruhrgebied. De Waal en Rijn zijn de natuurlijke 'Betuweroute', die een groot deel van het vervoer van Rotterdam naar Duitsland voor haar rekening kan nemen.
- De kleine binnenvaart zou op kleinere waterwegen een grotere bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het vrachtverkeer over de weg. Ter stimulering daarvan dient herinvoering van de evenredige vrachtverdeling overwogen te worden.
- Om uitbreiding van het vervoer over water snel en veilig te laten verlopen dient onderhoud aan vaarwegen en sluiscomplexen te worden geïntensiveerd. Extra middelen kunnen worden gevonden door het afblazen van de overbodige zuidtak van de Betuwelijn.
- Bij de aanleg van infrastructuur dienen flankerende maatregelen genomen te worden, waardoor de effecten ten aanzien van emissies, versnippering en dergelijke worden verminderd.
- Een 'Landing and Take-Off'-heffing op Schiphol wordt ingevoerd.
- Versnippering van natuurgebieden door nieuwe infrastructuur moet een halt worden toegevoerd; aanleg van een vernieuwde internationale (goederen)spoorlijn door het Limburgse natuurgebied Meinweg is vanwege de negatieve effecten op de omgeving ontoelaatbaar.

### **Landbouw, verzuring en vermessing.**

- De economische basis van het platteland wordt versterkt door een radicale koerswijziging van de landbouwpolitiek, gericht op een duurzame, multifunctionele landbouw. De schaalvergroting en steeds grotere transportstromen moeten stoppen, de regionale productie moet worden bevorderd.
- Biologische landbouw dient te worden aangemoedigd en door de overheid ondersteund, zodat boeren in staat zijn om een redelijk inkomen te verdienen met het produceren van milieuvriendelijkere en gezondere voeding.
- Structureel meer geld moet er komen voor agrarisch natuurbeheer, zodat boeren meer mogelijkheden krijgen voor het instandhouden van de natuur- en landschapelijke waarden van het platteland.
- In 2006 dient tenminste 10% van alle landbouwproducten biologisch te zijn.
- De toepassing van het lage BTW-tarief voor biologische landbouwproducten wordt ingezet.

- Binnenlandse afzet van landbouwproducten wordt bevorderd door kwaliteitsverbetering en kortere afzetkanalen. Meer samenwerking tussen producenten en handel.
- Het ministerie van LNV moet tenminste 10% van zijn onderzoeksbudget en 10% van de middelen voor onderwijs en voorlichting inzetten voor biologische landbouw.
- Het is zaak dat boeren in de toekomst kostendekkende prijzen voor hun producten krijgen. Dat kan door hervorming van de subsidieregels in de Europese Unie (EU) en afspraken over in- en uitvoerhoeveelheden en productiebeheersing.
- Landen zullen de vrijheid moeten krijgen om de gezondheid van hun burgers te beschermen, door schadelijke of twijfelachtige producten buiten de deur te houden.
- Voor voedselveiligheid gaat gelden 'van grond tot mond': in het gehele productieproces moet strikte kwaliteitscontrole plaatsvinden via integraal ketenbeheer. Cruciaal daarbij is de traceerbaarheid van voeding(ingrediënten) en veevoeder(ingrediënten).
- Het gesleep met vee en veevoeder moet drastisch worden beperkt.
- Scherpere normen zijn nodig voor het gebruik van bestrijdingsmiddelen op voedselgewassen.
- Genetische manipulatie van planten – ongeacht of het gaat om voedsel of andere landbouwproducten – wordt afgewezen.
- Alle import van genetisch gemanipuleerde gewassen, zaden en producten moet verboden worden.
- Als er dierziekten geconstateerd worden, zullen vaccinatieprogramma's uitgevoerd moeten worden. Bronnen van dierziekten als riooloverstorten dienen sneller gesloten te worden.
- Het genetisch manipuleren van dieren dient te worden afgewezen, tenzij het gebeurt ten behoeve van de gezondheidszorg en er geen alternatieven voor bestaan.
- Alle jacht op dieren moet worden verboden, tenzij er sprake is van groot gevaar voor de volksgezondheid of onoverkomelijke schade aan bijvoorbeeld gewassen of dijken, en er geen alternatieven voorhanden zijn.
- In Nederland moet er onmiddellijk een verbod komen op de bontproductie en de handel in bont.
- Er moeten grotere gesloten gebieden komen voor de zeevisserij. Daarnaast is het nodig alternatieve en milieuvriendelijke visserijtechnieken met minder bijvangst en ondermaatse vis te stimuleren.
- Er moeten snel milieuverantwoorde middelen ontwikkeld worden ter vervanging van schadelijke bestrijdingsmiddelen. De overheid moet de producenten van bestrijdingsmiddelen aanzetten tot het ontwikkelen van milieuverantwoorde alternatieven. De overheid moet zonodig het voortouw nemen in onderzoek.

### **Natuur en landschap**

- Om de samenhang tussen de belangrijke natuurgebieden te waarborgen moet de EHS zo snel mogelijk worden voltooid. De overheid moet zichzelf meer mogelijkheden geven om de benodigde gronden sneller en goedkoper te kunnen verwerven.
- Uitbreiding van de infrastructuur (en bebouwing) moet rond en in natuurgebieden niet langer worden toegestaan.

- De Veluwe dient als één van de laatste grote aaneengesloten bosgebieden van West-Europa beter beschermd te worden tegen economische en militaire exploitatie.
- In andere natuurgebieden zouden slechts die activiteiten mogen plaatsvinden die niet ten koste gaan van natuurlijke en ecologische waarden.
- Er wordt zuinig omgegaan met de groei van stedelijk gebied en de open ruimte en groene gebieden worden beter beschermd.
- Stadsvernieuwing, functiemenging en dubbel grondgebruik moeten worden gestimuleerd. Verdere stadsuitleg moet worden beperkt.
- De handhaving van bestemmingsplannen moet aangescherpt worden.
- De sancties op illegaal bouwen in het buitengebied moeten worden aangescherpt en de capaciteit van de inspectie Ruimtelijke Ordening verruimd, om toe te zien op de naleving van de ruimtelijke ordeningsplannen.
- De natuurbeherende organisaties dienen een grotere rol te krijgen bij het beheren van terreinen voor de openluchtrecreatie, om te voorkomen dat deze gebieden door commerciële exploitatie verslonzen.
- Er moeten meer wettelijke bevoegdheden komen tegen grondspeculatie. Grond moet tegen de economische waarde van het huidige gebruik (bijvoorbeeld landbouw) onteigend kunnen worden, in plaats van tegen de marktwaarde van het toekomstige gebruik (bijvoorbeeld bouwgrond).
- Er dient een belasting te komen om de waardevermindering van grond af te romen, als die stijging voortvloeit uit overheidsinvesteringen.
- Het voorkeursrecht van gemeenten op de koop van grond moet niet alleen op basis van een bestemmingsplan, maar ook al op basis van een planologische kernbeslissing of streekplan uitgeoefend kunnen worden.
- De ruimtebehoefte voor verstedelijking moet worden teruggedrongen. Ten behoeve daarvan dient er een vereveningsfonds voor functiemenging en geconcentreerd bouwen te worden ingesteld, dat gevoed wordt met de opbrengst van een 'openruimte'heffing op stadsuitbreiding.
- Meervoudig grondgebruik dient te worden bevorderd en zo nodig dwingend voor te schrijven (bijvoorbeeld parkeervoorzieningen).

## Waterbeheer

- Pogingen van de NAM of andere bedrijven om naar gas te boren in de Biesbosch moeten door de overheid verhinderd worden. Dat geldt evenzeer voor de Wadden.
- Verdere economische exploitatie van de Wadden, zoals mechanische kokkelvisserij, moet onmogelijk worden, door het gebied een nieuwe, allesomvattende en gegarandeerde status te geven van 'nationale wildernis van internationale betekenis'.
- Ook de Noordzee moet beter beschermd worden, door op een aantal plekken geen economische activiteiten, zoals visserij, gaswinning en oliebooring, toe te staan.
- Verdere verdroging van de natuur moet worden tegengegaan door grondwateronttrekkingen te beperken en zoveel mogelijk over te gaan op alternatieven. Ook moet de ondergrens waarop de onttrekkingen in rekening worden gebracht verlaagd worden.
- Bij nieuwe huizen moet standaard een grijs watersysteem worden ingebouwd.
- De kosten voor de waterhuishouding worden niet meer uit lokale heffingen betaald (zuiveringsheffing en rioolrecht) maar uit een doeluitkering van het Rijk.

## Kwaliteit van de leefomgeving

- Vervuilingen uit het verleden moeten, zo mogelijk op kosten van de vervuiler, worden opgeruimd.
- Gezorgd dient te worden dat wijken en dorpen leefbaar zijn en blijven. Dat vereist een evenwichtige opbouw van buurten en het tegengaan van gettovorming. Dat vereist ook de aanwezigheid van voldoende algemene voorzieningen, zoals winkels, postkantoren, bankfilialen, buurthuizen, bibliotheken. Behoud en uitbreiding van het groen is van groot belang voor een leefbare buurt. Verder dient elke wijk over voldoende speelgelegenheid te beschikken. Daartoe moet een wettelijke norm worden opgesteld.
- In gebieden met een overspannen woningmarkt (grote delen van de Randstad, het groene hart, de Veluwe en sommige steden elders) horen bij de woonruimteverdeling weer sociale en/of economische bindingseisen gesteld mogen worden, zowel voor de huur- als de koopsector. Bovendien zou in deze gebieden nieuwbouw vooral in de vorm van huurwoningen en maatschappelijk gebonden koopwoningen moeten plaatsvinden.
- Risicobedrijven moeten uit woonwijken verdwijnen. Alle gemeenten moeten, onder begeleiding van de landelijke overheid een veiligheidssaneringsplan opstellen, waarin wordt aangegeven welke bedrijven verplaatst gaan worden.
- De risico's die een bedrijf voor de omgeving oplevert moeten goed zichtbaar en met duidelijke symbolen op het bedrijf worden aangegeven en aan omwonenden op schrift worden bekendgemaakt, samen met instructies voor noodgevallen.
- De bestuurscultuur van roekeloos gedogen moet op de helling. Wie zich onverantwoordelijk gedraagt, dient daarvoor de aansprakelijkheid te dragen.
- Het transport van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water moet drastisch verminderen. Productieonderdelen die nu door hun onderlinge afstand gevaarlijk transport oproepen moeten worden bijeengebracht. Goederentransport per spoor kan vaker dan nu om stadscentra worden heengeleid. Het vervoer van chloor over het spoor moet onmiddellijk stoppen.
- Er moet een gevaarkaart voor Nederland komen, met betrekking tot productie, open overslag en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Deze gevaarkaart moet in elke gemeente voorhanden zijn en als basis dienen voor de rampenbestrijdingsplannen.

## Overig

- Producenten krijgen de verantwoordelijkheid voor de totale keten van hun product, tot en met de afvalfase. Fabrikanten moeten verplicht worden minder en betere afbreekbare verpakkingen op de markt te brengen en mee te betalen aan de opruimkosten.
- Statiegeldregelingen kunnen behulpzaam zijn om de hoeveelheid afval terug te dringen
- Bedrijven die werken met milieuonvriendelijke stoffen moeten verplicht worden tot het bijhouden van een stoffenboekhouding, die duidelijk maakt welke stoffen wanneer en hoe verwerkt worden en waar ze uiteindelijk terechtkomen. Fabrikanten dienen verantwoordelijk gemaakt te zijn voor de gevolgen van hun producten voor mens en milieu.

- Om milieuvervuilende processen en producten beter aan te pakken moeten zowel de regels als de controle van de productie verscherpt worden.
- Om verdere asbestslachtoffers te voorkomen moet de asbest in gebouwen geïnventariseerd en systematisch gesaneerd worden.
- De productie en het transport van gevaarlijk afval moeten worden beperkt, door verbetering en aanpassing van productieprocessen, en verwerking in het eigen bedrijf of de eigen regio.
- Gebruik van stoffen die volgens Nederlandse criteria onaanvaardbaar schadelijk zijn moet verboden worden en blijven, ongeacht de wensen van de EU.
- Import van producten die geteeld zijn met toepassing van in Nederland verboden middelen moet verboden worden. Om plantenziekten zo min mogelijk de kans te geven zullen boeren, gesteund door de wetenschap en gestimuleerd door de overheid, vormen van wisselteelten en gemengde teelten moeten ontwikkelen en toepassen.
- Aan het gebruik van niet-landbouwkundige bestrijdingsmiddelen, zoals koperhoudende middelen voor verduurzaming van hout, moet zo snel mogelijk een einde komen.



## Bijlage B: Overzicht opbrengsten en uitgaven

### PvdA

Jaarlijkse opbrengsten en uitgaven van de rijksoverheid door milieubeleidsvoornemens PvdA (ex ante berekeningen voor 2010<sup>1)</sup>, miljarden euro, prijspeil 2002).

	Beleidsvoornemen	Opbrengsten <sup>2)</sup>	Ingangsjaar
Energie	Energieheffing	1,80	2003
Verkeer	LTO-heffing vliegverkeer	0,23	2003
	Aanpassen regime bestelauto's	1,11	2003
Landbouw	Heffing bestrijdingsmiddelen	0,10	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Heffing op open ruimte	0,32 <sup>3)</sup>	2004
	Heffing op oppervlaktedelfstoffen	0,23	2003
Overig	Heffing op drankverpakkingen	0,08	2003
<b>Totaal</b>		<b>3,86</b>	

	Beleidsvoornemen	Uitgaven	Ingangsjaar
Energie	Stimuleren duurzame energie	0,09	2003
Verkeer	Investeren in openbaar vervoer	0,41	2003
	Investeren in overige infrastructuur	0,23	2003
	Oplossen knelpunten goederenvervoer	0,02	2003
	Stimuleren schonere en stillere auto's	0,05	2003
Landbouw	Stimuleren biologische landbouw	0,02	2003
	Stimuleren innovatie en geïntegreerde teelt	0,10	2003
	Maatregelen verzuring, vermesting, verdroging	0,02	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Investeren in stedelijk gebied	0,66 <sup>4)</sup>	2003
	Investeren Natuur en Landschap	0,41	2003
<b>Totaal</b>		<b>2,01</b>	

1) Verondersteld is dat de geraamde opbrengsten en uitgaven voor 2006 worden gecontinueerd in de periode na 2006, tenzij door de partijen anders is aangegeven.

2) Opbrengsten van heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk ingezet om milieu-uitgaven te financieren en gedeeltelijk teruggesluisd naar bedrijven en huishoudens, bijvoorbeeld door een verlaging van loon-, inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor een volledig beeld van de financiële stromen wordt verwezen naar de economische doorrekening door het CPB (CPB, 2002).

3) De opbrengst van de openruimteheffing in 2010 wordt ingeschat op 70% van de structurele opbrengst van 0,45 miljard euro per jaar (CPB, 2002).

4) Deze investering wordt voor 0,45 miljard euro gefinancierd uit de opbrengst van de woningcorporatieheffing (CPB, 2002).

**D66**

*Jaarlijkse opbrengsten en uitgaven van de rijksoverheid door milieubeleidsvoornemens D66 (ex ante berekeningen voor 2010<sup>1)</sup>, miljarden euro, prijspeil 2002).*

	Beleidsvoornemen	Opbrengsten <sup>2)</sup>	Ingangsjaar
Energie	Energieheffing	1,35	2003
Landbouw	Bestrijdingsmiddelenheffing	0,10	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Heffing open ruimte	0,47 <sup>3)</sup>	2004
<b>Totaal</b>		<b>1,92</b>	

	Beleidsvoornemen	Uitgaven	Ingangsjaar
Energie	Na-isolatie bestaande bouw	0,05	2003
	Vermindering en opslag CO <sub>2</sub>	0,20	2003
Verkeer	Investerings in openbaar vervoer	0,45	2003
	Kosten mobimeters	0,20	2003
	Stimulering fietsverkeer	0,02	2003
Landbouw	Stimulering biologische landbouw	0,05	2003
	Sociale saneringsregeling boeren	0,08	2003
	Landschapspremies boeren	0,05	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Herstructurering en ontwikkeling bedrijfsterreinen	0,06	2003
	Aankoop en ontwikkeling natuurgebieden	0,23	2003
	Aanpak wateroverlast en verdroging	0,10	2003
Overig	Subsidies op doorbraaktechnologieën	0,05	2003
<b>Totaal</b>		<b>1,53</b>	

- 1) Verondersteld is dat de geraamde opbrengsten en uitgaven voor 2006 worden gecontinueerd in de periode na 2006, tenzij door de partijen anders is aangegeven.
- 2) Opbrengsten van heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk ingezet om milieu-uitgaven te financieren en gedeeltelijk teruggesluisd naar bedrijven en huishoudens, bijvoorbeeld door een verlaging van loon-, inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor een volledig beeld van de financiële stromen wordt verwezen naar de economische doorrekening door het CPB (CPB, 2002).
- 3) De opbrengst van de openruimteheffing in 2010 wordt ingeschat op 70% van de structurele opbrengst van 0,67 miljard euro per jaar (CPB, 2002).



## GroenLinks

Jaarlijkse opbrengsten en uitgaven van de rijksoverheid door milieubeleidsvoornemens GroenLinks (ex ante berekeningen voor 2010<sup>1)</sup>, miljarden euro, prijspeil 2002).

	Beleidsvoornemen	Opbrengsten <sup>2)</sup>	Ingangsjaar
Energie	Energieheffing	3,00	2003
	Fiscale bevordering duurzaam bouwen en renoveren	-0,20	2003
Verkeer	Kilometerheffing personenvervoer	4,90	2003
	Afschaffing MRB personenvervoer	-2,40	2003
	Kilometerheffing goederenvervoer	2,90	2003
	Afschaffing MRB goederenvervoer	-0,40	2003
	BPM voor taxi's en bestelauto's	0,75	2003
	BPM en MRB brom- en motorfietsen	0,05	2004
	Fiscale behandeling vliegverkeer	1,47	2003
	Afschaffen rode diesel en vaarbelasting	0,20	2003
	Auto van zaak en zakelijk gebruik privé auto	1,20	2003
	Gebruiksvergoeding spoorinfra	-0,10	2004
Landbouw	Duurzame ondernemersaftrek	-0,25	2004
	Heffing op niet-duurzaam geproduceerd vlees	0,72	2004
	Duurzame consumptieheffingskorting	-0,25	2005
	Heffing op kunstmest, bestrijdingsmiddelen en niet-duurzaam geproduceerd veevoer	0,43	2004
Natuur en ruimtelijke ordening	Heffing op open ruimte	1,10	2004
Overig	Heffing op het gebruik van water	0,55	2003
	Heffing op primaire delfstoffen	0,06	2003
	Variabilisering afvalstoffenheffing	0,10	2003
	Belasting op drankverpakkingen	0,25	2004
	Stimulering afbrekbare smeerolie	0,05	2004
	Vergroening van de prijzen	1,51	2003
<b>Totaal</b>		<b>15,64</b>	

	Beleidsvoornemen	Uitgaven	Ingangsjaar
Energie	Fonds voor investeringen in duurzame energie	0,20	2003
Verkeer	Ombuigingen weginfrastructuur	-1,25	2003
	Investeringen in openbaar vervoer	0,75	2003
Landbouw	Maatregelen vermist en verzuring	0,01	2004
	Stimulering omschakeling naar biologische landbouw	0,10	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Waterbeheer en verdroging	0,13	2003
	Vergroening EU landbouwsubsidies	0,04	2003
	Biodiversiteit, EHS, landschap en stedelijk groen	0,24	2003
	Stimulering inbreiding	0,10	2003
<b>Totaal</b>		<b>0,32</b>	

1) Verondersteld is dat de geraamde opbrengsten en uitgaven voor 2006 worden gecontinueerd in de periode na 2006, tenzij door de partijen anders is aangegeven.

2) Opbrengsten van heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk ingezet om milieu-uitgaven te financieren en gedeeltelijk teruggesluisd naar bedrijven en huishoudens, bijvoorbeeld door een verlaging van loon-, inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor een volledig beeld van de financiële stromen wordt verwezen naar de economische doorrekening door het CPB (CPB, 2002).

## ChristenUnie

Jaarlijkse opbrengsten en uitgaven van de rijksoverheid door milieubeleidsvoornemens ChristenUnie (ex ante berekeningen voor 2010<sup>1)</sup>, miljarden euro, prijspeil 2002).

	Beleidsvoornemen	Opbrengsten <sup>2)</sup>	Ingangsjaar
Energie	Energieheffing	1,59	2004
Verkeer	Kilometerheffing	0,91	2003
	Fiscaal ontmoedigen lease-auto's	0,11	2003
	Verlaging overdrachtsbelasting	-0,23	2004
	LTO-heffing vliegverkeer	0,45	2003
Landbouw	BTW niet-duurzame landbouwproducten	0,05	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Heffing op open ruimte	0,32 <sup>3)</sup>	2004
Overig	Productmilieuheffing	0,23	2003
<b>Totaal</b>		<b>3,43</b>	

	Beleidsvoornemen	Uitgaven	Ingangsjaar
Energie	Bevordering duurzame energie	0,05	2003
Verkeer	Subsidies openbaar vervoer	0,21	2003
	Spoorinfrastructuur	0,71	2003
	Beperking wegeaanleg	-0,27	2003
	Binnenvaart en waterbeleid	0,09	2003
Geluid	Bestrijding geluidhinder	0,04	2003
Landbouw	Verruiming herinvesteringsreserve	0,02	2003
	Natuurbeheer en glastuinbouw	0,04	2003
	Stimulering duurzame landbouw	0,09	2003
	Fonds bestrijdingsmiddelen	0,01	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Versnelde realisering EHS	0,08	2003
	Grondverwerving Randmeer Noordoostpolder	0,03	2005
	Stedelijk groen	0,04	2003
<b>Totaal</b>		<b>1,12</b>	

- 1) Verondersteld is dat de geraamde opbrengsten en uitgaven voor 2006 worden gecontinueerd in de periode na 2006, tenzij door de partijen anders is aangegeven.
- 2) Opbrengsten van heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk ingezet om milieu-uitgaven te financieren en gedeeltelijk teruggesluisd naar bedrijven en huishoudens, bijvoorbeeld door een verlaging van loon-, inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor een volledig beeld van de financiële stromen wordt verwezen naar de economische doorrekening door het CPB (CPB, 2002).
- 3) De opbrengst van de openruimteheffing in 2010 wordt ingeschat op 70% van de structurele opbrengst van 0,46 miljard euro per jaar (CPB, 2002).

**SP**

*Jaarlijkse opbrengsten en uitgaven van de rijksoverheid door milieubeleidsvoornemens SP (ex ante berekeningen voor 2010<sup>1)</sup>, miljarden euro, prijspeil 2002).*

	Beleidsvoornemen	Opbrengsten <sup>2)</sup>	Ingangsjaar
Energie	Energieheffing	3,18	2003
Verkeer	LTO-heffing vliegverkeer	1,00	2003
	Belasting op lege vliegtuigstoelen	0,35	2003
Landbouw	Verlaging BTW over biologische landbouwproducten	-0,07	2003
	Heffing op bestrijdingsmiddelen	0,07	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Heffing op open ruimte	0,48 <sup>3)</sup>	2004
Overig	Afschaffen lokale heffingen voor de waterhuishouding	-1,88	2003
<b>Totaal</b>		<b>3,13</b>	

	Beleidsvoornemen	Uitgaven	Ingangsjaar
Energie	Omschakeling kolencentrales op gas	0,04	2003
Verkeer	Stimulering gebruik openbaar vervoer en fiets	1,39	2003
	Ombuigingen weginfrastructuur	-0,75	2003
	Kosten mobimeters	0,20	2003
	Beëindiging subsidies voor lucht- en ruimtevaart	-0,02	2003
	Onderhoud van waterwegen	0,05	2003
	Stimulering aanschaf stille banden	0,02	2003
	Aanleg 30 km zones	0,02	2003
Landbouw	Stimulering biologische productiemethoden en duurzame ondernemersaftrek	0,13	2003
	Stimulering ontwikkeling alternatieve bestrijdingsmiddelen	0,07	2003
Natuur en ruimtelijke ordening	Versnelde realisering EHS	0,25	2003
	Bevorderen geconcentreerd bouwen	0,20	2003
<b>Totaal</b>		<b>1,59</b>	

1) Verondersteld is dat de geraamde opbrengsten en uitgaven voor 2006 worden gecontinueerd in de periode na 2006, tenzij door de partijen anders is aangegeven.

2) Opbrengsten van heffingen op milieugrondslag worden gedeeltelijk ingezet om milieu-uitgaven te financieren en gedeeltelijk teruggesluisd naar bedrijven en huishoudens, bijvoorbeeld door een verlaging van loon-, inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor een volledig beeld van de financiële stromen wordt verwezen naar de economische doorrekening door het CPB (CPB, 2002).

3) De opbrengst van de openruimteheffing in 2010 wordt ingeschat op 70% van de structurele opbrengst van 0,68 miljard euro per jaar (CPB, 2002).



# Afkortingen

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur	NMP4	Vierde Nationale Milieubeleidsplan
BEES	Besluit Emissie-Eisen Stookinstallaties	NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden
BLOW	Bestuursvereenkomst Landelijke Ontwikkeling Windvermogen	P	Fosfor
BPM	Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen	PKB	Planologische Kern Beslissing
CO <sub>2</sub> -eq	CO <sub>2</sub> -equivalenten	PV	Fotovoltaïsche zonne-energie
CPB	Centraal Planbureau	REB	Regulerende Energiebelasting
CW21	Commissie Waterbeheer 21ste eeuw	RSBP	Regeling Stimulering Biologische Productie
DOA	Duurzame Ondernemers Aftrek	SO <sub>2</sub>	Zwavedioxide
ECN	Energie-onderzoek Centrum Nederland	TRG	Totaal risico gewicht
EHS	Ecologische Hoofdstructuur	UK	Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (1999)
EPA	Energie Prestatie Advies	V&W	(Ministerie van) Verkeer en Waterstaat
EPN	Energie Prestatie Norm	VIJNO	Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (2001)
FES	Fonds voor Economische Structuurversterking	VINEX	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1997)
GGR	Gesommeerd gewogen risico	VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
IDEE	Investeringsbegroting Duurzame Economie en Ecologie	VOS	Vluchtige Organische Stoffen
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change	VROM	(Ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
IPO	Inter Provinciaal Overleg	WHO	World Health Organisation
Ke	Kosteneenheid (geluid)	WKK	Warmtekrachtkoppeling
LNV	(Ministerie van) Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	ZEV	Zero Emission Vehicle
LTO- heffing	Heffing op Landing and Take Off (luchtvaart)		
MAO	Mestafzetovereenkomsten		
MIG	Modernisering Instrumentarium Geluidhinder (2002)		
MINAS	Mineralenafgiftesysteem		
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (1999)		
MLT	Middellange Termijn Scenario's		
MJA	Meerjaren Afspraak		
MRB	Motorrijtuigenbelasting		
N	Stikstof		
NEC	National Emission Ceilings (richtlijn Europese Unie)		
NH <sub>3</sub>	Ammoniak		
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium		



# Referenties

- Beker, D. en C.J. Peek (2002). Referentieraming niet-CO<sub>2</sub>-broeikasgassen. Emissieraming voor de periode 2001-2010. RIVM (rapport nr. 773001019), Bilthoven.
- Bergsma, G., A. Schwencke., B. Potjer en O. Bello (2001). Milieu en overige effecten van een belasting op verpakkingen van dranken. Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie, Delft.
- ChristenUnie (2002). Durf te kiezen voor normen, Verkiezingsprogramma 2002-2006. ChristenUnie, Amersfoort.
- CPB (2001). Mogelijkheden en beperkingen van overheidsinvesteringen: analyse ten behoeve van de Verkenning Economische Structuur. Centraal Planbureau, Den Haag.
- CPB (2002). Keuzes in kaart 2003-2006, Economische effecten van acht verkiezingsprogramma's. Centraal Planbureau, Den Haag.
- CPB, RIVM (2002). Economie, energie en milieu, een verkenning tot 2010. Sdu uitgevers, Den Haag.
- Commissie Waterbeheer 21e eeuw (2000). Waterbeleid voor de 21e eeuw; geef water de ruimte en de aandacht die het verdient. Advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- D66 (2002). Toekomst in eigen hand, verkiezingsprogramma 2002-2006; liberaal van gedachte, sociaal van gevoel. D66, Den Haag.
- GroenLinks (2002). Overvloed en onbehagen, verkiezingsprogramma 2002-2006. GroenLinks, Utrecht.
- Jong de R.G., J.H.M. Steenbekkers, H Vos (2000). Hinder en andere zelf-gerapporteerde effecten van milieuverontreiniging in Nederland, inventarisatie verstoringen 1998. TNO-PG, Delft.
- LNV (2000a). Natuur voor mensen, Mensen voor natuur, Nota Natuur, bos en landschap in de 21e eeuw. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Den Haag.
- LNV (2000b). Een biologische markt te winnen. Beleidsnota biologische landbouw 2001-2004. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Den Haag.
- LNV (2001). Zicht op gezonde teelt, gewasbeschermingsbeleid tot 2010. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Den Haag.
- LNV (2002a). Samen werken aan groen Nederland, Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2), PKB1. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Den Haag.
- LNV (2002b). Notitie fiscaliteit, landbouw- en natuurbeleid. Ministerie van Financiën, Den Haag.
- NEI (2002). Haalbaarheidstudie Randmeer Noord-oostpolder. Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam.
- Partij van de Arbeid (2001). Open land, groene steden. Toekomstwaarde in de ruimtelijke ordening. Kenniscentrum Ruimte & Milieu / PvdA, Amsterdam.
- Partij van de Arbeid (2002). Samen voor de toekomst, verkiezingsprogramma 2002-2006. PvdA, Amsterdam.
- RIVM (1998). Verkiezingen & Milieu, milieugevolgen van de partijprogramma's van de PvdA, VVD, CDA, D66 en GroenLinks. RIVM, Bilthoven.
- RIVM (2000a). Nationale Milieuverkenning 5, 2000-2030. Samsom bv, Alphen aan de Rijn.
- RIVM (2000b). Milieubalans 2000. Samsom bv, Alphen aan de Rijn.
- RIVM, Alterra en LEI (2001). Natuurbalans 2001. Kluwer, Alphen aan de Rijn.
- RIVM, Alterra (2001a). Who is afraid of red, green and blue? Toets van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening op ecologische effecten. RIVM (rapport nr. 711931 005), Bilthoven.
- RIVM (2001b). Bouwstenen voor het NMP4, aanvullingen op de Nationale Milieuverkenning 5. RIVM (rapport nr. 408129022), Bilthoven.
- RIVM (2001c). Milieubalans 2001. Kluwer, Alphen aan de Rijn.
- RIVM (2002). MINAS en Milieu, Balans en Verkenning. Kluwer, Alphen aan de Rijn.
- RIVM, ECN (2002). Referentieraming Broeikasgassen. Emissieraming voor de periode 2001-2010. R. van den Wijngaart en R. Ybema. RIVM/ECN, (rapport nr. 773001020), Bilthoven, Petten.
- SP (2000). Ruimte voor iedereen, noodzaak en mogelijkheid voor een sociale grondpolitiek. Wetenschappelijk bureau SP, Rotterdam.
- SP (2002). Eerste weg links. Actieprogramma 2002-2006. SP, Rotterdam.
- TNO (2001). Quick scan gevolgen beleidsvernieuwing externe veiligheid. ARCADIS en TNO, 140221/BA1/oX5/539/kg.
- VROM (1992). Actualisatie van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag.
- VROM (1998). Nationaal Milieubeleidsplan 3. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag.
- VROM (1999). Uitvoeringsnota Klimaatbeleid. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag.

- VROM (2000). Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, PKB1. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag.
- VROM (2001a). Een wereld en een wil, werken aan duurzaamheid. Nationaal Milieubeleidsplan 4. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag.
- VROM (2001b). Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, PKB3. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1995), PKB Schiphol en omgeving. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Ministerie van Economische Zaken, Sdu-DOP, Leiden.
- V&W (1998). Vierde Nota Waterhuishouding. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- V&W (1999). het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999-2003. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- V&W (2000). Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- V&W (2001). Nationaal Verkeers- en Vervoerplan 2001-2020. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.